This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

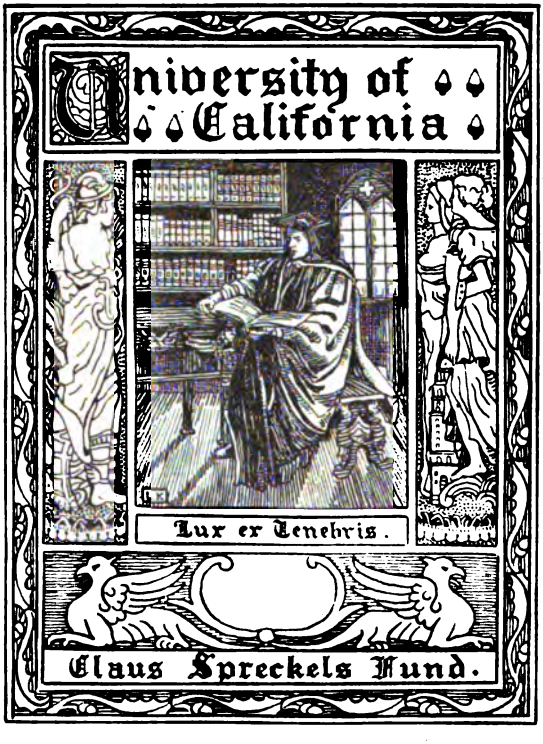
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

UC-NRLF
$B 39 049


University of California
Lux er Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

L'INDUSTRIE

DES

TRANSPORTS MARITIMES

AU XIXe SIÈCLE

ET AU COMMENCEMENT DU XXe SIÈCLE

PAR

RENÉ VERNEAUX

DOCTEUR EN DROIT
CHEF DU CONTENTIEUX DES MESSAGERIES MARITIMES
MEMBRE DU COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL
MEMBRE DU CONSEIL DE DIRECTION
DU COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

TOME SECOND

Ouvrage récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques.

PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

1903

HE 833
.V4
v.2

SPRECKELS

TROISIÈME PARTIE

LE MATÉRIEL

Nous avons passé en revue les principaux régimes de l'industrie des armements et considéré son champ d'évolution. Il s'agit d'examiner le matériel qu'elle utilise et le personnel qu'elle emploie.

C'est surtout au point de vue du matériel que s'accuse la transformation de cette industrie. Les navires du commencement du dix-neuvième siècle différaient peu des caravelles en usage au temps de la découverte de l'Amérique. Du moins, il n'y avait pas eu de changements essentiels, ni quant aux matériaux mis en œuvre, ni quant au mode de propulsion. C'étaient toujours des navires en bois et à voiles. A la fin du dix-neuvième siècle, le matériel des transports maritimes était composé, dans sa généralité, de navires à vapeur, à coques métalliques. Changements relatifs aux matériaux, changements relatifs aux moyens de propulsion, tels sont donc les deux ordres de transformations qui s'imposent à l'examen et qui fournissent l'objet et la division de cette partie de notre étude.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

CHAPITRE Ier

CHANGEMENTS RELATIFS AUX MATÉRIAUX

Section Ire. — Les navires en bois.

Pendant la première moitié du dix-neuvième siècle, la plupart des navires étaient en bois. Comme ce genre de construction est au contraire aujourd'hui l'exception, il convient, pour en donner une idée, de se référer au témoignage des hommes qui ont vécu à l'époque où il avait encore quelque importance. Voici les indications que fournit à son sujet un ingénieur, qui écrivait en 1856 (1).

« La charpente se compose dans ses diverses parties de bouts de bois, placés les uns à côté des autres, sans liaison directe possible entre eux. La réunion de ces bouts est obtenue par la juxtaposition d'autres pièces, composées aussi de bouts consécutifs disposés de telle sorte que les joints d'une pièce tombent au milieu des bouts composant l'autre pièce juxtaposée. La consolidation résulte ensuite du croisement d'autres pièces composées d'une manière analogue. Des broches métalliques, nécessairement assez éloignées les unes des autres, servent à relier, transversalement entre eux, les morceaux de bois composant une même partie de la charpente, ainsi que les différentes parties de la charpente entre elles.., Un calfatage, qui remplit les intervalles des virures longitudinales et les intervalles des écarts, en maintenant la distance entre deux pièces voisines ; la pression de l'eau rap-

(1) Lissignol, *Navires en fer et à voiles*, p. 35 et suiv.

prochant le tout, complètent les éléments de solidité des coques en bois. »

Quelle est la solidité d'une telle construction ? Elle laisse à désirer. « Les chevilles de cuivre et de fer qui forment la seule liaison de la charpente sont enfoncées dans des trous percés à la tarière. Un grand nombre sont à bout perdu, c'est-à-dire jouent le rôle de véritables clous et ne sont retenus dans leur logement que par le frottement du bois sur le métal. » Les plus solides sont rivées sur viroles à leurs deux extrémités, mais, comme la rivure, faite à froid, ne peut être que très faible, c'est surtout le frottement qui les retient en place comme les chevilles à bout perdu. « Le bois, beaucoup moins dur que le métal, finit toujours par s'écraser sur le corps ou sous les têtes des chevilles, qui prennent alors du jeu dans leurs logements. »

« La détérioration ou même la pourriture des bois, la destruction graduelle du fer, qui est rongé très souvent par les acides du chêne, augmentent sans cesse l'effet précédent. Il n'est pas rare non plus, même pour les navires neufs, que des mouvements violents à la mer fassent sortir les chevilles de leurs trous, les têtes rivées s'enfonçant dans la paroi sur laquelle elles s'appuient.

» Les navires en bois sont donc sujets à se délier... Les mouvements de la charpente sont même sensibles dès les premiers jours de l'existence d'un bâtiment. On sait en effet que les constructeurs ne doublent pas volontiers un navire sur les chantiers où il est exécuté. Ils préfèrent attendre que le navire ait trouvé sa position dans l'eau, afin d'éviter le déchirement des feuilles de doublage, qui pourrait être la conséquence de la déformation du navire après sa mise à l'eau. »

Les chargements trop lourds ou mal répartis, observait le même auteur, font subir aux bâtiments en bois, même neufs, des variations de forme très sensibles. La navigation, par grosse mer debout, au cours de laquelle émergent successi-

vement ou simultanément les deux extrémités du navire laissées sans appui, alors que le milieu est supporté par la crête de la lame, détermine aussi dans la charpente des mouvements qui fatiguent les liaisons.

Par suite, les dimensions des navires étaient assez limitées. Lorsqu'un certain rapport entre la longueur et le creux était atteint, les effets décrits plus haut se faisaient sentir au point qu'il était nécessaire d'avoir recours à des consolidations exceptionnelles. Aussi le règlement du *Véritas* français et celui du *Lloyd* anglais (année 1865, année 1866) prescrivaient-ils des armatures spéciales en fer pour les navires en bois dont la longueur dépassait cinq fois la largeur et huit fois le creux.

En fait, la longueur des navires en bois a été longtemps bornée, en général, à trois fois et demie et quatre fois la largeur. Les Américains ont donné de plus grandes longueurs aux clippers de grande marche (jusqu'à cinq fois et demie la largeur). Mais ces longueurs étaient exceptionnelles.

Notons encore quelques particularités. Les navires en bois étaient difficiles à visiter. Pour les pièces cachées par le revêtement intérieur du navire, les visites ordinaires de surveillance ne pouvaient être faites qu'au moyen d'une série de sondages à la tarière. Ceux-ci n'offraient qu'une sécurité relative. En effet, « la pourriture commence en général, soit au cœur des pièces, soit dans les nœuds, soit dans les surfaces de contact des bois, là où la capillarité a retenu l'eau d'infiltration. » Les parties saines et les parties pourries pouvaient n'être séparées que par quelques centimètres. Si l'on ne multipliait pas assez les coups de sonde, le mal pouvait demeurer inaperçu, et, si on les prodiguait outre mesure, on faisait l'ouvrage des vers. Aussi la visite d'un navire en bois était-elle une opération délicate, à laquelle on ne procédait que rarement et qui, dans nombre de cas, restait illusoire.

L'entretien des navires en bois demandait en tout cas des

soins multiples : il fallait repasser les calfatages, veiller au remplacement des chevilles qui avaient pu se casser ou prendre du jeu, des feuilles de cuivre qui avaient pu se détacher; enlever les parties de bois apparentes touchées par la pourriture et leur substituer des comaillets, bouts de bois remplissant exactement le vide laissé par la partie enlevée.

Si l'on pouvait prévenir la pourriture en remplaçant certaines pièces telles que les barrots, il était à peu près impossible de recourir à un moyen semblable pour la membrure. Non seulement il était difficile en effet de constater l'état de celle-ci, mais encore le changement d'une pièce de membrure pouvait entraîner la destruction des bois qui la recouvraient et un remaniement complet du chevillage environnant. Ainsi, les navires en bois étaient exposés à la propagation de la pourriture, qui pouvait rapidement accomplir son œuvre et nécessiter à bref délai une refonte.

Vainement des inventeurs avaient-ils préconisé des moyens préventifs contre la pourriture. Tout au plus quelques procédés pouvaient-ils prolonger la durée des navires. Le choix de bonnes pièces (1), le séchage des bois montés sous des

(1) Il était devenu de plus en plus difficile de trouver ces bonnes pièces. L'extrait suivant de l'instruction sur les bois de marine, publiée sous le second Empire, indique combien il était malaisé d'avoir des membrures d'une durée prolongée :

« Une des principales fonctions de la membrure est d'offrir un point d'appui aux bordages ou revêtements extérieur ou intérieur du navire, sans lesquels celui-ci ne pourrait flotter. Les bordages sont fixés sur les couples par des chevilles en métal (fer, cuivre), ou en bois (gournables) ; or, comme une cheville ne peut tenir qu'autant qu'elle est fortement serrée par le ressort du bois, dans le trou où elle a été enfoncée, on comprend de quelle importance il est de ne faire usage, pour les membrures, que de bois sains et en état de résister, le plus longtemps possible, aux causes puissantes de destruction, auxquelles toutes les parties d'un couple sont inévitablement soumises ; car, étant constamment plongées dans un air stagnant, chaud et humide, elles se trouvent dans les conditions les plus favorables à la fermentation, que suivent bientôt la décomposition et la pourriture. Quelques vices locaux qui peuvent être purgés, des défournis sur les arê-

cales couvertes, l'aérage de la membrure du navire terminé étaient les meilleurs moyens préventifs. Malgré tout, on ne pouvait empêcher l'oxydation lente produite par l'oxygène atmosphérique et la décadence finale des bois au bout d'un temps relativement court.

Ce n'était pas tout. Dans certains climats, les bois avaient particulièrement à souffrir des tarets. Les fourmis blanches et une pourriture sèche particulière détruisaient souvent,

---

tes des fentes longitudinales, même assez prononcées, sont sans importance, lorsque le bois est de bonne qualité; mais on doit proscrire les bois d'essence *grasse*, et ceux, surtout, qui présentent le grave défaut de la lunure, quoique la rareté, de plus en plus croissante, des bois courbants, dont on a besoin en si grande quantité, nécessite un peu plus de tolérance qu'aux époques où les richesses forestières du pays permettaient d'user d'une grande sévérité. »

La même instruction rappelait, à ce sujet, ce qu'écrivait Duhamel du Monceau :

« Il y a cela de très fâcheux, pour tous les ouvrages qui exigent des pièces de fortes dimensions, qu'il est impossible d'en trouver dans lesquelles on n'aperçoive des marques de *retour;* de là vient que les poutres des grands bâtiments, les bois des vaisseaux, les principales pièces qu'on emploie dans la fabrique des grandes écluses durent si peu, et qu'elles périssent toujours dans le cœur C'est souvent à tort qu'on prétend qu'un si prompt dépérissement dépend de la qualité des terrains où les arbres dont on emploie le bois ont pris leur croissance, de la saison dans laquelle on les a abattus, etc. C'est presque toujours parce que le bois du centre de ces arbres était vicié avant qu'ils eussent été abattus. Si l'on objecte que l'on trouve, dans les vieux bâtiments, des poutres fort grosses et qui sont encore très saines, je répondrai que, dans le temps où ces bâtisses ont été faites, les bois étant alors plus communs, on pouvait choisir les meilleures pièces et qu'on trouvait dans d'excellents terrains plus secs qu'humides, des arbres fort gros, encore plein de vigueur et sans aucun signe de retour. *Mais nous ne sommes plus dans des circonstances aussi heureuses; nous nous voyons maintenant réduits à nous servir de ce que nos prédécesseurs auraient rebuté, et forcés de recevoir les mauvais bois.* Cette extrémité n'est que trop réelle, et j'en ai fait l'expérience dans des occasions où j'ai été présent à la réception des parties très considérables de bois pour le service de la marine. » (*Exploitation des bois*, 1er volume, préface, page 47). Il était intéressant de rappeler ce passage pour marquer les difficultés auxquelles se heurtaient les constructeurs des navires en bois.

après peu de mois, les navires en bois séjournant dans les mers de l'Inde. Ce furent les ravages de ces fourmis qui contribuèrent à amener la Compagnie Péninsulaire et Orientale à renoncer au bois pour les navires qu'elle envoyait dans ces mers.

SECTION II. — Les navires à coques métalliques.

Un des changements les plus considérables survenus au XIXe siècle dans le matériel affecté aux transports maritimes est à coup sûr la substitution du fer et de l'acier au bois pour la construction des coques. A la place des carènes en bois, relativement fragiles, de durée médiocre, de dimensions très limitées, les transporteurs maritimes possèdent désormais un outil solide, résistant, dont les dimensions ont été susceptibles de s'accroître dans des proportions remarquables.

Un bâtiment en fer bien conçu et bien exécuté peut être considéré comme à peu près aussi solide que s'il était fait d'un seul morceau de métal (1). On peut lui donner une très grande longueur et l'histoire des grandes flottes commerciales modernes fait assister à l'accroissement progressif de cette dimension dans la seconde moitié du XIXe siècle. Or, la possibilité d'allonger relativement un navire présente un intérêt majeur. C'est un principe depuis longtemps déjà établi par l'expérience, que la puissance nécessaire pour imprimer à un navire une vitesse donnée peut être considérée comme proportionnelle à la surface de la partie immergée de sa plus grande section transversale, c'est-à-dire du maître couple. L'accroissement de longueur relative permet donc un accroissement du port du navire sans augmentation correspondante de la dépense.

(1) Lissignol, *loc. cit.*, p. 40.

La construction en fer a bien d'autres avantages. A dimensions égales, les navires en fer ont une capacité et un port plus grands que les navires en bois. S'agissant de deux navires pareils, ayant les échantillons nécessaires pour assurer la première cote, le volume de la cale du navire en fer est de 15 à 19 °/₀ supérieur au volume de la cale du navire en bois, suivant les dimensions et les proportions adoptées pour les deux navires.

D'autre part, toujours à dimensions égales, un navire en fer est plus léger qu'un navire en bois. Par suite, la disponibilité pour le chargement est d'autant plus grande. Pour les navires en bois, le poids de coque était de 48 à 50 °/₀ du déplacement, tandis que, pour les navires en fer, cette proportion est descendue à 35 °/₀. et que, pour les navires en acier, elle n'atteint pas 30 °/₀.

Les bâtiments en fer ont encore une supériorité. Elle est relative à la durée. Les causes de détérioration qui n'ont pas permis d'assurer aux bâtiments en bois plus de 12 à 15 ans d'existence moyenne, avec un radoub dans l'intervalle, n'existent pas pour les bâtiments en fer. Le *Coligny*, construit en 1844, naviguait encore après 40 ans de service. On cite encore d'autres exemples mémorables, comme le *British Queen*. La durée ne fut-elle pas accrue, qu'on trouverait encore une notable économie dans les moindres frais d'entretien et de réparation.

La coque est maintenue plus facilement étanche, au grand bénéfice de la conservation des marchandises et des approvisionnements, de la santé des équipages, du confortable des passagers. Elle peut être fractionnée en compartiments indépendants les uns des autres. Il en résulte une sécurité plus grande.

Le premier navire en fer qui prit la mer fut l'*Aaron Manby*, construit en 1821, en Angleterre, pour la navigation de la

Seine, par Horsley et Charles Napier, et dont la coque avait 29 m 30 de longueur sur 5m 20 de largeur (1).

Déjà, depuis un certain temps, les coques en fer étaient employées pour les barques de canal et de rivière : on cite, comme exemple des plus anciens, un navire construit en 1787 par J. Wilkinson, de Bradley Forge, pour naviguer sur le canal de Birmingham. Dans les premières années du XIXe siècle, on vit ce genre de navires se répandre sur les canaux de l'Angleterre et de l'Ecosse.

En France, à la suite de l'*Aaron Manby*, on vit naviguer sur la Seine, du Havre à Paris, le *Commerce de Paris*, la *Seine*, le *Charles X*, l'*Hirondelle*, construits en 1823 et dont les coques en fer avaient 33m 55 de longueur sur 5m 65 de largeur.

Il fallut un assez long temps, même en Angleterre, pour que les armateurs se déterminassent à l'adoption des constructions en fer pour la navigation maritime. Des ingénieurs tels que John Laird, Fairbain, Manby, Grantham eurent à lutter contre certains préjugés qu'on opposait à ce mode de construction. Toutefois, lorsque l'on vit que toutes les coques en fer avaient donné d'excellents résultats, il fallut bien se rendre à l'évidence et de nombreux navires à vapeur furent construits en fer. Ce ne fut que plus tard qu'on employa le fer pour les voiliers. C'est à 1838 que remonterait l'emploi des navires à fer pour la navigation transatlantique.

D'après un tableau que publiait, au mois de mars 1853, le journal de la Société statistique d'Angleterre, sur les constructions de navires à vapeur dans les chantiers de la Clyde, le nombre des constructions en fer dans ces chantiers serait passé de 17, en 1846, à 69, en 1852 (2).

L'emploi du métal s'est ensuite développé dans des proportions telles qu'on ne parle plus guère des coques en bois, pour

(1) Le *Constitutionnel* du 13 juin 1822 mentionne l'arrivée de ce navire au port St-Nicolas.

(2) Lissignol, *loc. cit.*, p. 27.

la navigation au long cours, qu'au point de vue historique (1).

Quant à l'acier, il a été substitué au fer dans la construction, en 1873, sur l'initiative de M. de Bussy, inspecteur général du Génie maritime. Le premier navire construit en acier fut le *Redoutable,* cuirassé mis en chantier à Lorient en 1873. Depuis lors, l'acier a progressivement pris la place du fer et c'est pour ainsi dire le seul métal employé actuellement dans les constructions tant pour la marine de commerce que pour la marine de guerre. Grâce aux procédés Bessemer et Martin, l'acier peut être aujourd'hui produit à un prix plus bas que le fer et, comme il présente une supériorité de résistance, son emploi constitue une économie de poids (de 10 à 15 p. 100).

La création de la construction en acier par M. de Bussy marque un progrès considérable dans l'architecture navale. Elle a, en même temps, notons-le, une influence remarquable sur les constructions métalliques en général. L'essai a été fécond. Ici, comme en d'autres domaines, les besoins de la marine ont été l'occasion d'un progrès d'une portée générale.

La substitution du fer et de l'acier au bois a eu une grande influence sur les dimensions des navires. Dans les anciens voiliers en bois, le rapport de la longueur à la largeur était, nous l'avons vu, presque toujours compris entre 3,60 et 4. C'était exceptionnellement qu'on avait pu atteindre les rapports 4,5 ; 5 ; 5,5 ou un peu plus. Avec la construction en fer et en acier, on a pu l'augmenter considérablement. Il est égal à 9,23 pour le *Campania*, 9,34 pour la *Lorraine*, 9,47 pour le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, 10 pour l'*Oceanic* et pour le *Deutschland*.

(1) En 1878, la construction en fer s'était imposée d'une manière en quelque sorte complète et si, dans les chantiers italiens, norwégiens et canadiens, on cherchait à utiliser les bois du pays, partout ailleurs les coques en fer prédominaient. (*La marine à l'Exposition de 1878*, p. 112.)

CHAPITRE II

CHANGEMENTS RELATIFS AUX MOYENS DE PROPULSION

SECTION Ire. — La navigation à voiles.

Si les progrès relatifs aux navires à voiles ont été nécessairement beaucoup plus restreints que ceux des navires à vapeur, du moins ils ont été très remarquables, soit avant la prédominance de la navigation à vapeur, soit depuis.

Parmi les beaux voiliers du commencement du siècle, on cite ceux de la *Black Ball Line*, fondée à New-York en 1816. Ces navires, tels que le *Pacific*, le *New-York*, le *Canada*, accomplissaient la traversée de l'Atlantique, en moyenne, en 40 jours, de Liverpool à New-York, et en 33 jours, de New-York à Liverpool. D'autres lignes de voiliers ont aussi laissé un nom : la *Red Star Line*, la *Swallow Tail Line*, la *Dramatic Line*, fondées de 1821 à 1836. On peut citer encore la ligne créée au Havre en 1826 par Francis Depau.

Des perfectionnements dans la construction et le gréement des voiliers furent réalisés notamment aux Etats-Unis. L'augmentation de la vitesse fut obtenue par l'augmentation de la longueur et le tonnage. Le rapport de la longueur à la largeur fut porté de 4 à 5,5, quelquefois à 6 et au-delà. Pour éviter que de l'allongement résultât une diminution de stabilité, on abaissa le centre de voilure. Les voiles furent moins hautes et plus larges. En même temps les formes de l'avant, les lignes d'eau et de l'arrière furent affinées. Les navires caractérisés par ces transformations furent les *clippers*, dont quelques-uns allaient du Havre à New-York en

18 ou 20 jours (1). La découverte des gisements aurifères de la Californie provoqua l'essor de ces clippers, qui firent le tour de l'Amérique du Sud en doublant le cap Horn en 95 ou même 90 jours. Comme ces voyages étaient fructueux, on augmenta les dimensions ; certains navires eurent des déplacements de 3.000 à 5.000 tonneaux (2). Des clippers de ce genre avaient des journées de 374 milles, soit une vitesse de 15 nœuds et demi (1848 à 1850). L'un d'eux, le *Great Republic*, fut affrété par le gouvernement français pour la guerre de Crimée, qui prolongea l'emploi de ces navires.

Citons aussi, avec Maginnis, le *Red Jacket*, l'*Harvest-Queen*, l'*Independance*, le *Sovereign of the Seas* et le *Dreadnought*. Ce dernier devint célèbre pour avoir fait, en 1858, la traversée de New-York à Liverpool, en 14 jours, et celle de New-York à Queenstown, en 9 jours et 17 heures.

De nouveaux progrès suivirent la réforme économique accomplie en Angleterre. « A partir de l'année 1860, dit Lindsay, les armateurs anglais résolurent de marcher en avant. Ce qu'ils ont fait depuis le libre échange, depuis qu'ils sont déchargés de toute taxe inique, d'une part, et qu'ils ne sont plus favorisés par des lois protectrices, d'autre part, est vraiment prodigieux. Depuis lors, aucune autre contrée n'a produit de plus magnifiques navires à voiles et à vapeur, ces derniers ayant monopolisé le grand trafic transatlantique et les autres ayant chassé entièrement du commerce de la Chine les clippers américains. Peut-être aucun navire marchand d'aucun pays du monde n'a égalé, mais à coup sûr aucun n'a surpassé les clippers à voiles lancés des chantiers de la Grande-Bretagne entre 1860 et 1872. » Parmi eux, on

(1) M. Brindeau, *Les anciens paquebots entre le Havre et New-York*, cite une traversée de l'*Adonis* accomplie de New-York au Havre en 20 jours.

(2) Rappelons l'utilité pour les grands voiliers des découvertes de Maury (V. *deuxième partie*).

citait les *Falcon*, *Undine*, *Isles of the South*, *Titania*, *Sir Lancelot*, *Thermopylae*.

La belle période des clippers se termine au moment de l'ouverture du canal de Suez. A partir de ce moment, la suprématie appartient à la navigation à vapeur.

Mais, bien qu'ils eussent passé en second plan, les voiliers ont reçu de nouveaux perfectionnements. Aujourd'hui on construit et l'on trouve à employer de grands voiliers en acier, pourvus de treuils et guindeaux à vapeur, comme ces voiliers dont la mise en chantier a été provoquée en France par les primes qu'allouait la loi du 30 janvier 1893.Tels sont la *Marguerite-Molinos*, le *Maréchal de Mac-Mahon*, le *Maréchal Davout*, l'*Ernest-Siegfried*, le *Général de Charette*, et une multitude d'autres, qui ont accompli de belles traversées et rapporté à leurs propriétaires ces dividendes qui ont suscité tant de querelles.

Ces grands voiliers ont encore aujourd'hui leur place dans les flottes commerciales. Voici les intéressantes explications que donnait à ce sujet M. Bordes, chef de la puissante maison d'armements qui possède en France la plus belle flotte de voiliers (1) :

« Malgré les grands progrès accomplis dans la navigation à vapeur durant ces dernières années, il est encore un grand nombre de transports qui sont forcément réservés à la marine à voiles. Les navires à voiles, tels qu'on les construit aujourd'hui, diffèrent complètement de ceux d'autrefois. On construit aujourd'hui de ces bâtiments, d'un tonnage considérable, et, par suite de la réduction des frais qui en résulte, on peut transporter des marchandises de peu de valeur, à de grandes distances, à un prix très réduit. Il est certain que si, dans la question de la marine marchande, on n'envisage

(1) Observations présentées par M. Bordes à la commission extraparlementaire de la marine marchande (10e séance).

que l'exportation française, la marine à voiles a, pour nous, une importance relativement faible. Nous ne possédons pas de fret de sortie lourd en France. Mais il n'en est pas de même en ce qui touche l'importation. Parmi les articles qui s'importent, dans nos pays, en quantité considérable, je parlerai surtout du nitrate de soude. Ce produit est employé en grande partie par l'agriculture, principalement dans les régions du nord de la France. L'importation de cet article ne peut s'effectuer, pour ainsi dire, que par voiliers ; sa valeur est minime, elle demande un fret réduit et n'emploie pas les transports rapides. Il a été importé, en 1897, en France, environ 200.000 tonnes de nitrate de soude, presque en totalité par voiliers. Il y a quelques années encore, la plus grande partie de cette importation s'opérait sous pavillon étranger. Grâce à la prime à la marine marchande, la part du pavillon français a pu être augmentée considérablement ; c'est ainsi que, pour 1897, la part de notre pavillon a atteint 60 °/₀ dans l'importation de cet article. Je crois donc qu'en continuant à protéger la marine à voiles comme on l'a fait jusqu'ici, on arrivera facilement à opérer la totalité de cette importation par des voiliers français. Mais il est, en dehors du nitrate de soude, beaucoup d'autres articles qui se transportent par voiliers ; et notre pavillon pourrait prendre, dans ces transports, une part plus importante.

» En 1897, il a été expédié de la côte ouest de l'Amérique pour l'Europe, 140 vapeurs jaugeant 324.000 tonnes. Ce total comprend la ligne postale anglaise pour un tonnage de 105.000 tonnes. En regard de ce tonnage de vapeurs, je trouve qu'il a été expédié, de ces mêmes régions pour l'Europe, 778 voiliers jaugeant net 1.167.000 tonnes. Ces simples chiffres peuvent démontrer que, dans la navigation de concurrence, la part de la voile est encore considérable ».

L'extension de la flotte de la maison Bordes donne d'ailleurs une idée du rôle que jouent encore les voiliers. En

1870, cette flotte comprenait seulement 15 navires représentant 16.830 tonnes de portée. En 1900, elle comprenait 38 navires représentant environ 120.000 tonnes de portée (1). Son importance s'est accrue depuis.

La construction métallique a permis d'augmenter la capacité intérieure pour une largeur donnée et de faire, pour le transport des huiles minérales et des autres liquides à transporter en vrac, des navires spéciaux qui peuvent naviguer sur lest en remplissant d'eau leurs compartiments étanches.

Les voiliers modernes ont une ou deux chaudières avec un guindeau et un ou deux treuils à vapeur, qui sont utilisés pour la manutention des marchandises, la manœuvre du navire et le fonctionnement des pompes de cales. On a tout fait pour diminuer la main-d'œuvre : ainsi la suppression des bonnettes, avec la division des voiles, a permis de réduire le nombre d'hommes proportionnellement au tonnage. On a finalement réalisé à cet égard de grandes économies. Autrefois, un navire de 1100 tonnes en lourd avait un équipage de 25 hommes. Parmi les voiliers modernes, on cite le cinq-mâts *France*, qui portait 5900 tonnes et avait 44 hommes d'équipage. Le nombre de tonnes transportées par homme d'équipage s'est trouvé ainsi élevé de 44 à 110 et 125. En somme, on a pu conclure, en 1900, que ce nombre avait triplé depuis 40 ans (2).

Les progrès des voiliers ne se sont pas arrêtés. Les Allemands et les Américains ont continué à construire des voiliers de plus en plus grands. Chez les Allemands, le premier rang était tenu, à la fin du dix-neuvième siècle, par le *Potosi* (de MM. Laeisz de Hambourg), mesurant 109 mètres 73 de long sur 15 mètres 08 de large, avec 9 mètres 60 de creux, ayant une portée de 6200 tonnes et arrivant à faire 16 nœuds

(1, 2) *Evolution de la marine à voiles*, communication présentée par le capitaine Muller au congrès de la marine marchande en 1900.

et demi. Depuis, le *Potosi* a été dépassé par le *Preussen* qui déplace 3500 tonnes de plus que lui. C'est un cinq-mâts carré, qui mesure 133 mètres 50 de longueur, 16 mètres 40 dans sa plus grande largeur et 10 mètres 25 de creux. Il a une capacité de charge de 8000 tonnes. Sa voilure offre au vent une surface de 5560 mètres carrés (1).

Quant aux Américains, ils construisent volontiers de gigantesques goélettes de quatre et même de cinq mâts.

Mais, si ces témoignages montrent que certains navires à voiles n'ont pas perdu leur raison d'être et leur emploi, il n'en reste pas moins certain que la grande transformation du matériel de l'industrie des transports maritimes au dix-neuvième siècle aura consisté dans l'emploi de la machine à vapeur comme moyen de propulsion.

Section II. — **La navigation à vapeur.**

A l'antique mode de propulsion est venu s'ajouter, pour conquérir progressivement la suprématie, celui que fournit la machine à vapeur. Ce changement a eu, pour la navigation et l'industrie des transports maritimes, de telles conséquences qu'il y a lieu d'étudier avec quelques détails cette transformation du matériel naval, soit dans ses débuts, soit dans ses développements.

§ I. — *La navigation à vapeur et ses débuts.*

A la fin du XVIIIe siècle, l'application de la machine à vapeur à la navigation préoccupait tellement les esprits, qu'elle fut l'objet de recherches presque simultanées dans divers pays. On peut citer celles de Guyon (1770) et de l'abbé Arnal (1781), en France; de Patrick Miller (1787), en Ecosse;

(1) *Revue générale de la marine marchande*, 27 mai 1902.

de lord Stanhope (1795) et de Baldwin (1796), en Angleterre.

En 1773, une Compagnie se forma à Paris pour établir, sur la Seine, un système de remorquage à vapeur. Un petit bateau à roues fut construit sous la direction du comte d'Auxiron et essayé pendant l'été de 1774, mais il se comporta si mal que les sociétaires, découragés, renoncèrent à leur projet.

Peu de temps après, un jeune officier franco-comtois, le marquis de Jouffroy d'Abbans, qui avait renoncé à la carrière des armes pour se livrer à des recherches scientifiques, entreprit de renouveler l'expérience qui venait d'échouer. Le comte d'Auxiron se réunit à lui, ainsi que Constantin Périer, l'un des chefs de la plus importante fabrique de machines qu'il y eût alors en France. Les associés se mirent à l'œuvre, mais ne purent s'entendre sur les moyens d'exécution, notamment sur la force à donner à la machine, et se séparèrent. Constantin Périer et le marquis de Jouffroy poursuivirent isolément, le premier à Paris, le second dans son pays natal, les recherches en vue desquelles ils s'étaient réunis. Au printemps de 1775, Périer lança sur la Seine un petit bateau à roues qui put à peine surmonter le courant de la rivière. Il renonça alors à faire de nouveaux essais. Quant au marquis de Jouffroy, il fit un bateau de petites dimensions qui navigua sur le Doubs aux mois de juin et de juillet 1776, et, sept ans après, il expérimenta, sur la Loire, un second bateau plus grand, auquel il avait adapté des roues à palettes. Il sollicita alors du gouvernement le droit exclusif d'exploiter sur la Saône pendant 30 ans un service de transports à vapeur. Avant d'accueillir sa requête, on lui demanda de répéter ses expériences à Paris. Ses ressources ne lui permirent pas de se soumettre à cette condition et il abandonna ses essais.

On peut encore citer les tentatives des Américains John Fitch et de James Burnsey, vers 1785. Les expériences de Burnsey commencèrent en 1774 et, en 1786, il réussit à faire

marcher un bateau contre le courant du Potomac, à Shepardstown (Maryland), à raison de 4 milles à l'heure. La machine actionnait une grande pompe qui projetait un jet propulseur.

John Fitch obtint en 1788 une patente pour l'application de la vapeur à la navigation. Il fut l'un des premiers à penser que les bateaux à vapeur étaient destinés à traverser l'Océan (1).

En 1788, Patrick Miller, James Taylor et William Symmington mirent une machine à vapeur sur un navire à roues construit par le premier, qui marcha à une vitesse de 5 milles à l'heure sur un lac, en Ecosse. Un second navire fut essayé en 1789 et fournit une vitesse de 7 milles.

En 1801, William Symington fut encouragé à appliquer la vapeur, comme moteur des bateaux, par lord Dundas, en vue du remorquage des bâtiments sur le canal du Forth. En conséquence fut entreprise cette année là une série d'expériences qui coûtèrent environ 3000 livres st. et qui furent terminées en 1802 (2). Elles aboutirent à la construction de la *Charlotte Dundas*. Ce bateau atteignit une vitesse de 6 milles et eût tant de succès, que le duc de Bridgewater commanda huit bateaux semblables. Mais sa mort, survenue peu après, empêcha l'exécution de ces ordres (3).

Dans l'ordre d'idées qui nous occupe, le début du XIXe siècle fut marqué surtout par le résultat qu'obtint Robert Fulton, au nom de qui est associé celui de Livingston.

En 1798, l'Américain Livingston avait obtenu de l'Etat de New-York un privilège de 20 ans à condition qu'avant le 20 mars 1799, il eût fait marcher un bateau à la vitesse de

---

(1) Ces tentatives des Américains sont relatées dans l'ouvrage du professeur américain, M. H. Thurston, du *Stevens Institute of Technology*, *The growth of the steam engine*, New-York, 1877.

(2) Tredgold, *Traité des machines à vapeur*, trad. de Mellet, 1828.

(3) Thurston, *loc. cit.* p. 64.

4 milles à l'heure. Il obtint en 1799 un sursis de 2 ans, qui ne lui permit pas d'aboutir. Mais, pendant qu'il était consul à Paris, en 1802, il fut mis en relation avec son compatriote Fulton, qui préparait un essai de bateau à vapeur sur la Seine.

Fulton fit effectivement l'essai de ce premier bateau, qui se trouva trop faible pour supporter le poids de la machine, se rompit en deux, et coula dans la Seine. Le navire fut refait et, le 9 août 1803, des essais furent réalisés en présence d'un grand nombre d'invités et de plusieurs membres de l'Institut. La vitesse obtenue fut de cinq à six mille mètres par heure. Fulton demanda alors au ministre de la guerre et de la marine une subvention pour continuer ses essais sur une plus large échelle. On répondit qu'on ne pouvait rien lui accorder, faute de fonds disponibles. Il fit prier le Premier Consul de soumettre son invention au jugement de l'Académie des sciences, offrant d'en faire hommage à la France, si elle était l'objet d'un rapport favorable, mais il échoua, malgré l'intervention de Louis Costaz, président du tribunat, qui s'était chargé de transmettre au Premier Consul la demande de Fulton. La nécessité d'une navigation rapide ne se faisait pas alors sentir en France. Costaz, avec Carnot, auraient été, prétend-on, les seules personnes qui eussent compris l'importance de l'essai du 9 août.

N'ayant pas réussi en France, Fulton revint en Amérique en 1806, y devint le collaborateur de Livingston. Le résultat de leur collaboration fut l'installation d'une machine de 20 chevaux, avec cylindre de $0^{m}610$ de diamètre et course de $1^{m}22$, sortie des ateliers de Watt et Boulton, à bord d'un bateau de 160 tonnes, qui reçut le nom de *Clermont* (1).

Au printemps de 1807, le *Clermont* fut mis à l'eau au

(1) Le *Clermont* avait une longueur de 133 pieds, une largeur de 18, une profondeur de 7.

shipyard de Charles Brown, sur l'East-River, à New-York. Au mois d'août, la machine était à bord et fonctionna avec succès. Peu après, le navire partit pour Albany et fit 150 milles en 32 heures. Il revint en 30 heures. Il n'avait pas fait usage de voiles. Depuis, il fut employé comme bateau à passagers entre les deux villes.

A Fulton, dit l'auteur américain auquel nous nous référons pour ces derniers détails (1), à Fulton, bien qu'il ne soit pas placé à côté de James Watt comme inventeur, revient le grand honneur d'avoir fait de la navigation à vapeur, un succès commercial d'une utilité journalière, d'avoir été le premier qui ait fait de la machine à vapeur, comme moteur des navires, une application qui ne fut pas abandonnée avant que le succès ne fût assuré d'une manière définitive.

Toutefois, la réussite de Fulton ne doit pas faire oublier le nom du colonel John Stevens, qui, en 1789, avait sollicité une concession semblable à celle qu'avait obtenue Livingston. En 1804, pendant que Fulton était en Europe, Stevens avait achevé un bateau à vapeur. Aidé de son fils, il construisit le *Phœnix* et fit un premier voyage en 1807, juste trop tard pour devancer Fulton. Chassé des eaux de l'Etat de New-York par le monopole de Fulton et de Livingston, le *Phœnix* fut affecté à la route de Hoboken et New-Brunswick. Il fut envoyé ensuite à Philadelphie pour naviguer sur la Delaware. A cette époque, il n'y avait pas de canal permettant de passer à l'intérieur. En juin 1808, Robert L. Stevens, fils de John, partit avec le capitaine Bunker pour effectuer le trajet par mer. Malgré une tempête, il arriva sain et sauf à Philadelphie. Ce fut lui qui se serait risqué le premier en pleine mer sur un bateau marchant uniquement à la vapeur.

Dans les années qui suivirent, d'assez nombreux navires à vapeur furent construits, pour naviguer sur les fleuves et

(1) Thurston, *loc. cit.*, p. 66.

les lacs, ils étaient souvent de 35 à 45 mètres de longueur, voire même de cinquante, ainsi qu'on peut le voir dans l'énumération par l'ingénieur de la marine Marestier, dans le rapport célèbre qu'il rédigea à la suite de la mission d'études aux Etats-Unis dont il avait été chargé sur la proposition de l'inspecteur général du Génie maritime Rolland (1).

En France, ce n'est guère qu'après la publication de ce travail (1824) que les progrès de la navigation à vapeur s'accentuèrent. Toutefois de petits bateaux à vapeur apparurent sur la Seine à partir de 1816. Le 18 mars 1816, arriva au Havre l'*Elize*, acheté en Angleterre par la compagnie Pajol pour un service sur la Seine. C'était un petit bateau de 16 mètres de long sur 6 de large avec une machine de 10 chevaux (2). Il remonta la Seine et arriva à Paris, où on lui fit une réception enthousiaste, que décrit le *Moniteur universel* du 30 mars 1816 (3).

Le consul des Etat-Unis au Havre, nommé Beasley, organisa, en 1819, le premier service à vapeur entre le Havre et Honfleur. Le *Triton*, premier des bateaux employés à ce service, fit ensuite, en 1823, des voyages entre Le Havre, Honfleur, Portsmouth et Southampton. En 1821, un autre bateau à vapeur, la *Duchesse-de-Berry*, fut mis en service entre Le Havre et Rouen, et fut suivi, en 1825, de la *Duchesse-d'Angoulême*, et, en 1827, du *Havrais*.

L'Angleterre avait suivi de plus près les Etats-Unis. En 1811, Henry Bell construisit la *Comète*. De 1811 à 1822, il y eut dans la Grande-Bretagne 140 navires à vapeur, représentant ensemble une force de 4.700 chevaux et un port de 16.000 t. (4).

---

(1) V. *Mémoire sur les bateaux à vapeur des Etats-Unis d'Amérique*, par M. Marestier, précédé d'un rapport fait à l'Institut sur ce mémoire par MM. Sané, Biot, Poisson et C. Dupin, Imprimerie royale, 1824.

(2) Feuille d'annonces maritimes du Havre du 19 mars 1816, citée par M. Brindeau, *Les premiers bateaux à vapeur au Havre*.

(3) Cité par M. Brindeau, *ibid.*

(4) Tredgold, *loc. cit.*, p. 81 et 82.

Vers 1823, vingt-six de ces bateaux servaient de paquebots sur la Tamise, se rendaient aux ports de Margate, de Ramsgate, de Southend et de Gravesend, et à ceux de Scarbourg et de Leith, de Calais et Rotterdam, et transportaient annuellement dans divers lieux plus de cent mille passagers. Dix-sept autres étaient employés en Angleterre à la navigation de la Mersey, et quinze à celle de la Tyne ; deux faisaient le trajet entre Bristol et Bath ; quatre, chargés de porter la malle, traversaient la mer d'Irlande entre Holyhead et Dublin, deux autres la franchissaient par Waterford et Milford ; quatre sortaient du port de Belfast, en Irlande ; enfin, dix autres naviguaient sur divers canaux (1).

Les détails qui suivent, empruntés à deux ingénieurs qui étudièrent les premiers développements de la navigation à vapeur en Angleterre (2), méritent d'être rapportés :

« Le plus grand nombre actuel des bâtiments à vapeur anglais servent de paquebots ou de remorqueurs ; très peu, cependant, sont exclusivement affectés à ce dernier service ; d'autres sont employés comme bacs, pour passer la Mersey, le Tay, le Forth, la Saverne, le Humber, et quelques bras de mer. Nous ne connaissons pas encore de toueurs à vapeur en Angleterre, quoique, lors de notre voyage (en 1825), un mécanicien de la capitale nous dît s'occuper de confectionner une machine à vapeur, pour touer les bateaux sur le canal du Régent, au passage du souterrain. Nous ne connaissons non plus en Angleterre aucun bâtiment à vapeur employé exclusivement au transport des marchandises.

» Malgré la rapidité avec laquelle la navigation par la vapeur s'est perfectionnée en Angleterre, elle est restée cependant assez longtemps bornée à ses lacs et fleuves ; et ce n'est qu'en 1818 qu'on y a tenté pour la première fois de l'employer sur mer. Cette tentative a été faite entre Greenock et Belfast, trajet d'environ cent vingt milles, avec le *Rob-Roy*, navire du port de 90 tonneaux, mû par une machine à vapeur de la force de trente chevaux. Le *Robert-Bruce*, le *Talbot*, le *Waterloo*, l'*Eclipse*, le *Superbe*, l'*Ivanhoe*, le *Belfast*, le *Majestueux*,

(1) Tourasse et Mellet, *Essai sur les bateaux à vapeur*, 1828.

(2) Tourasse et Mellet, *ibid.*

le *Cambrin* et autres, peu de temps après, partis des bords de la Clyde, se sont aventurés en mer, et sont allés gagner les ports éloignés de Greenock, Belfast et Liverpool. Aujourd'hui on rencontre des bateaux à vapeur anglais dans presque tous les principaux ports d'Europe. Par leur moyen, il a été établi un service régulier entre Londres, Hambourg et Saint-Pétersbourg et plusieurs autres ports de la Baltique ; de nombreux bateaux à vapeur de cette nation correspondent régulièrement avec la France et les Pays-Bas. Ceux qui naviguent entre Londres et Calais parcourent ordinairement cette distance, qui est d'environ cent dix milles anglais (1), en douze heures ; et celle de Londres à Ostende, qui est d'environ cent quarante-cinq milles, en dix-sept à dix-huit heures. Dans l'Adriatique, la *Caroline* va tous les deux jours de Venise à Trieste ; l'*Eridan* se rend ordinairement en trente-sept heures de cette ville à Pavie ; le *Royal-Georges* effectue son passage de Portsmouth à la Corogne, trajet de quatre à cinq cents milles, en soixante-quatre heures ; et le *Royal-Ferdinand* va de Naples à Livourne en trente-six heures, et de cette ville à Marseille dans le même temps. Enfin le voyage de l'*Entreprise* aux Grandes-Indes ne laisse plus de doute sur la possibilité de faire usage de bateaux à vapeur en pleine mer ; mais il en démontre aussi une des grandes difficultés, qui est l'énorme consommation de combustible. Comme le récit de ce voyage a été fait avec assez d'exactitude, pour en pouvoir tirer des conséquences importantes, nous allons en donner une connaissance textuelle (ajoutent les auteurs que nous citons) en élaguant toutefois ce qui s'écarterait de notre sujet :

» Le navire à vapeur l'*Entreprise* a été construit dans les chantiers de Londres, en 1825, avec tous les soins qu'exigeait l'emploi qu'on voulait en faire. Il est du port de 500 tonneaux ; sa longueur est de 150 pieds (environ 45 mètres). Il a deux machines à vapeur, de la force de soixante chevaux chacune, construites par M. Maudslay. Il porte trois mâts : on l'avait gréé en lougre, mais, à la mer, on ne fut pas satisfait de cette voilure, et le capitaine la remplaça par des voiles carrées. L'arrière fut disposé pour le logement des passagers, et tous les détails de la construction furent déterminés et surveillés avec habileté et zèle par M. W.-H. Johnstone, lieutenant de la marine royale, et l'habile ingénieur qui le secondait.

---

(1) De 1609 m. 344, le seul sur lequel on devra se baser, pour connaître les distances, dont nous aurons lieu de parler, quand nous désignerons une distance en milles. (Note de l'ouvrage cité).

» L'*Entreprise* sortit de Deptfort le 2 août 1825, et descendit la Tamise jusqu'à Gravesend; où son équipage fut complété suivant l'usage. Le capitaine Johnstone prit trois autres officiers, dont deux appartenaient comme lui à la marine royale. Outre l'équipage ordinaire du vaisseau, il y avait, pour le service des machines à vapeur, trois mécaniciens et six chauffeurs ; en tout vingt-quatre passagers.

» De Gravesend, le navire fut conduit à Falmouth où il devait effectuer son chargement de charbon. Pendant ce trajet il subit l'épreuve des plus violentes tempêtes ; et l'équipage apprit comment il devait manœuvrer dans ces moments difficiles. On jeta l'ancre, et après quelques heures d'attente, le vent permit enfin de se diriger à l'ouest. A peine avait-on remis en mer, qu'on vit un brick entraîné par le courant, et qui dérivait d'une manière dangereuse. Le capitaine sentit la nécessité de faire usage de ses machines avec la plus grande diligence, afin de ne pas suivre le brick, que la dérive écartait de plus en plus de sa route.

» L'*Entreprise* venait de passer en vue de Dungeness, le 6 août, lorsqu'à dix heures du soir, les cris : Au feu ! se firent entendre, et jetèrent la consternation dans tout l'équipage et parmi les passagers. Le capitaine donna ses ordres avec un sang-froid admirable ; ils furent exécutés avec le même calme, et le feu fut éteint avant qu'il eût pu causer aucun dommage. Il provenait de quelques charbons que l'on avait laissés sur la chaudière, et qui s'y étaient allumés. Un autre accident, arrivé à l'une des machines, causa aussi quelque retard.

» Le 11 août cependant, on jeta l'ancre dans le port de Falmouth. Le navire y fut chargé de 220 chaldrons de charbon de terre (1). La provision d'eau étant complète, ainsi que tout le chargement du navire, on quitta Falmouth le 16 août, et l'on se dirigea sur le cap Ortégal. On fut d'abord assez favorisé par le vent : une brise légère du nord-ouest soufflait au départ. Le lendemain elle fraîchit, en passant au nord-est. Le 19, on était au sud de La Corogne.

» Le vent sauta brusquement au sud, et la mer devint houleuse ; les lames venaient de l'ouest. On était, le 26, près de l'île de Lancerote. A minuit le vent sauta an nord-ouest, et avec son secours et celui des machines, on dépassa la Grande Canarie. Le 27, on perdit de vue les Canaries, et la mousson du nord-est se fit sentir pour la

(1) Le chaldron pèse environ 2.800 livres *avoir-du-poids*.

première fois : ordinairement on la rencontre à Madère, et même auparavant. Elle était faible et ne pouvait faire marcher le navire que lentement. Néanmoins, comme les machines travaillaient sans interruption depuis onze jours, la nécessité d'économiser le combustible contraignit le capitaine à ne faire usage que de ses voiles, et le feu cessa Le jeu des machines s'était fait avec la plus grande facilité et sans incommoder les passagers ; le seul bruit qu'on entendit était le sifflement de la vapeur, lorsqu'elle soulevait la soupape de sûreté. Et, ce qui n'est pas moins remarquable, ces foyers, qui consommaient chaque jour plus de 18 milliers de charbon de terre, ne répandaient dans l'intérieur du navire aucune chaleur sensible.

» Jusqu'au 1er septembre, le vent fut toujours aussi faible, et dans le cours de cette journée, il tomba tout-à-coup : le capitaine ne l'avait pas prévu ; il fallut recourir à la vapeur : ce moteur procura au navire une marche assez rapide. Le 4 septembre, le calme cessa ; mais, comme le vent était extrêmement variable, on continua l'emploi de la vapeur. Le 6, une brise de l'ouest s'étant élevée, on arrêta les feux, et toutes les voiles furent déployées. Le beau temps continua jusqu'au sud de Sierra-Leone. Le 8, le vent devint contraire et violent: il fallut que les machines triomphassent de cet obstacle et des lames qui venaient se briser contre la proue : cependant le navire faisait à peu près 4 milles et demi par heure. Le 11, on put cesser le feu : une jolie brise de l'ouest donnait une vitesse de 7 milles par heure. Depuis ce jour jusqu'au 17, où l'on fit une courte station à l'île portugaise de San-Thomé, les machines ne furent employées que pendant un calme de peu de durée. Le capitaine espérait ne pas brûler de charbon dans cette période des vents alisés ; il fut péniblement désappointé. Si les circonstances n'avaient pas été aussi défavorables, il aurait pu gagner le Cap de Bonne-Espérance sans relâcher nulle part, et mettre à profit les vents de sud-ouest, qui soufflent ordinairement avec force, vers les parties méridionales de l'Afrique.

» Le 20 septembre, on quitta San-Thomé, en continuant sa route au sud : l'*Entreprise* fit une navigation laborieuse. Le vent souffla continuellement du sud-sud-ouest ; la lame était forte, et un courant dirigé au nord-est occasionnait un retard d'environ 36 milles par jour. Les actions combinées de ces trois causes furent estimées à 2 milles par heure, en sens contraire de la route. L'observation fit voir que, toute déduction faite, la marche du navire était au moins de 125 milles par jour. Il faut remarquer que les vaisseaux évitent les para-

ges où se trouvait alors l'*Entreprise*, a cause des calmes qui y règnent ordinairement.

» Au départ de San-Thomé (le 20 septembre), le capitaine calculait sur quatorze jours de navigation par la vapeur : sa provision de charbon se trouvait fort avancée. Il lui fallait plus de temps pour arriver au Cap, contrarié comme il l'était par les vents et les courants. D'ailleurs, il devait réserver de la vapeur pour une multitude de circonstances où l'action des machines serait indispensable. Il fit donc économiser le charbon avec le plus grand soin.

» A 21 degrés de latitude sud, quelques parties du mécanisme ayant besoin d'être nettoyées, on cessa de chauffer. Le calme régnait alors : un vent du sud-sud-ouest s'étant élevé, on en profita pour passer le tropique. Un vent d'est lui succéda ; il se maintint jusqu'à ce que le navire fut hors de la région des vents alisés. Il fallut recourir aux machines pour aller chercher le vent d'ouest qui règne ordinairement dans ces mers à cette époque : on l'atteignit, après une navigation de trente-six heures, et, quoiqu'il fut assez faible, on cessa d'employer la vapeur. Une brise du nord remplaça le vent d'ouest ; on ne faisait que 4 milles par heure : mais le capitaine, qui s'attendait à des calmes aux environs du Cap, réservait soigneusement son charbon pour ces parages où l'emploi de la vapeur serait indispensable. Dans le fait, le feu ne fut entretenu que pendant trois jours, après lesquels une brise de nord-ouest servit si bien pendant vingt heures, que la marche du navire était de 9 milles à l'heure quoiqu'il ne portât pas toutes ses voiles. C'était le 9 octobre ; le 10, tout était changé : on avait le vent debout et cet état dura jusqu'à la baie de Saldagne, où l'*Entreprise* arriva le 12. Le vent tomba : il fallut pousser le feu. A minuit, on jeta l'ancre près de la montagne de la Table afin d'attendre le jour et de ne pas tromper la curiosité des habitants du Cap. L'*Entreprise* entra dans la rade le 13 octobre, à neuf heures du matin.

» M. Johnstone était persuadé qu'il ne lui fallait plus que trente-deux jours de navigation pour arriver dans la capitale du Bengale. Les vents l'ayant contrarié plus qu'il ne s'y attendait, et la crainte de manquer de combustible ne lui ayant pas permis de chauffer aussi fort qu'il l'eût fallu pour que le mécanisme produisît tout son effet, il estimait qu'il aurait gagné vingt jours, s'il eût trouvé sur sa route, un dépôt de charbon de terre pour renouveler sa provision.

» La relâche de l'*Entreprise* au Cap fut de huit jours, dont deux furent perdus pour le travail, à cause des coups de vent. Un jour en-

tier fut consacré aux curieux; plus de quatre mille personnes vinrent à bord. Cinq jours furent employés au renouvellement de la provision de charbon. En partant, on en avait embarqué de 395 à 400 tonneaux, et cette charge excessive ralentit considérablement la marche du navire. De plus, comme ce chargement avait dû être réparti sur toute la longueur du bâtiment, lorsque le combustible le plus rapproché de la chaudière fut consommé, le transport du reste du charbon devint de jour en jour plus long et plus pénible. Il faut se rappeler qu'il s'agissait de fournir de la vapeur à deux machines de soixante chevaux chacune, et que la consommation de charbon, en usant d'économie, était de 196 quintaux en vingt-quatre heures. Les roues à aubes qui servaient de rames avaient 15 pieds de diamètre et faisaient 25 tours par minute. En quittant le Cap, le navire était un peu moins chargé qu'à son départ de Falmouth ; cependant il tirait encore 14 pieds 7 pouces d'eau.

» Le 21 octobre, on appareilla. Le vent était bon, mais il dura peu: dès qu'on eut quitté la baie de la Table, il passa au sud-est, en soufflant par rafales. Un peu plus loin, hors de la baie d'Algoa, l'action du courant se fit sentir, en sorte que les roues des machines ayant à lutter à la fois contre les courants et contre les vents, on avançait peu. On rencontra sur le banc des Aiguilles trois vaisseaux qui attendaient le vent d'ouest, avec toutes leurs voiles dehors : ils félicitèrent en passant l'*Entreprise* qui n'avait pas besoin de cet agent capricieux. Le capitaine, convaincu par expérience de la nécessité de ménager le combustible, se détermina à suivre la direction qui lui permit de faire le meilleur usage de ses voiles, au lieu de prendre la route la plus courte, comme il eût pu le faire avec ses machines ; et comme il savait qu'à son entrée dans le golfe de Bengale, il serait contrarié par la mousson du nord-est, il fit un détour pour l'éviter. Le 7 décembre, quarante-sept jours après son départ du Cap, il était à l'embouchure du Gange ; le lendemain, il entra dans le port du Diamant, et le surlendemain, dans la métropole des Indes britanniques. »

Il nous a paru intéressant de reproduire ce récit, moins connu que ceux des essais de navigation à vapeur effectués pour la traversée de l'Atlantique et que nous nous bornerons à mentionner (1). La première tentative effective de traversée

(1) V. notamment, à ce sujet, *The Atlantic Ferry*, par Arthur J. Maginnis, London, 1892.

du nouveau monde à l'ancien fut faite par le colonel John Stevens de New-York, en 1819, avec le *Savannah*, construit par Crocker et Fickett, à Corlears Hook, New-York, comme voilier, et muni aussitôt après de machines et chaudières. Ce navire partit de Savannah le 25 mai 1819, et arriva à Liverpool le 29 juin, après une traversée de 35 jours. Il avait été fait usage de la vapeur pendant 18 jours.

Mais il ne pouvait porter que 80 tonnes de charbon, en outre d'une certaine quantité de bois à brûler. Malgré le succès de son voyage à travers l'Atlantique, sa machine lui fut enlevée, et il continua à servir comme voilier, jusqu'à son naufrage à Long-Island, en 1822.

La vitesse du *Savannah* sous vapeur avait été en moyenne de 6 nœuds.

Le second navire à vapeur qui traversa l'Atlantique fut le navire canadien *Royal William*, construit en 1831 à Three Rivers, près de Québec, et qui avait 160 pieds de longueur, 44 de largeur et 17 3/4 de profondeur, avec un port de 363 tonnes. Il partit de Québec pour Londres le 5 août 1853 et arriva à Gravesend le 16 septembre suivant, après une traversée de plus de 40 jours.

En juin 1838, un autre navire, également nommé *Royal William*, fut affrété de la Compagnie *City of Dublin Steam Packet* et envoyé par la *Transatlantic Steamship C°* à New-York. Il avait été construit à Liverpool par Wilson. Les machines étaient de la maison Fawcett Preston et Cie, de la même ville. Il faisait environ 10 nœuds à l'heure.

Ce fut le premier véritable steamer à passagers qui traversa l'Atlantique et aussi le premier qui partit de Liverpool. Ce fut aussi le premier qui fut divisé en compartiments étanches. Maginnis, qui donne ces détails, rapporte l'annonce qui fut publiée pour son premier passage de retour. En voici la traduction :

« Vapeur anglais *Royal William :* 617 tonnes, cap. Swaison, R. N. K., commandant.

» Ce beau navire, récemment arrivé, sera réexpédié à Liverpool, le samedi 4 août, à 4 heures de l'après-midi. Il n'a qu'un mois d'existence et, en raison de sa construction particulière (sa division en cinq sections dont chacune est étanche), il est considéré comme un des navires les plus sûrs en Angleterre.

» Les aménagements sont vastes et confortables. Le prix du passage est fixé à 140 dollars, pour lequel seront fournis du vin et des vivres de toutes sortes. Les lettres seront prises au taux de 25 cents par feuille... et un dollar par once. »

Après un petit nombre de passages, ce navire fit retour à ses propriétaires, qui le conservèrent comme magasin à charbon jusqu'en 1888.

Pour prendre la place du *Royal William*, la *Transatlantic Steamship C°* mit en service le *Liverpool*. Il fut annoncé dans le *Liverpool Mercury* du 5 octobre 1838, par un avis dont il y a intérêt à donner un extrait en traduction, s'agissant d'un des ancêtres les plus réputés des paquebots à vapeur :

« Ce navire est non seulement le plus grand steamer construit jusqu'ici dans ce port ; mais c'est aussi le premier aménagé *a priori* pour les transports transatlantiques. Aussi, grands sont l'intérêt et la curiosité suscités par un si noble spécimen de l'habileté du constructeur naval jointe à celle du constructeur de machines ; et si nombreux ont été les visiteurs qui l'ont examiné au moment où les travaux approchaient de leur achèvement qu'une description de ses dimensions et de ses équipements peut être agréable à ceux de nos lecteurs qui prennent intérêt aux succès déjà acquis et aux promesses que présente l'application de la vapeur aux entreprises de la navigation à travers l'Océan.

» Le *Liverpool*, comme on le sait généralement, a été construit l'année dernière pour Sir John Tobin par MM. Humble

et Milcrest et a été acheté, il y a quelques mois, par la *Liverpool Transatlantic Steam Company*. La longueur est de 235 pieds de l'avant à l'arrière, sa largeur de 35 (à l'exclusion de la largeur des boîtes à roues) ; la profondeur de cale est de 20 pieds, et il est de 1.150 tonnes. Il est considérablement plus long (de 25 pieds, croyons-nous), que le navire de guerre de premier rang, et si, il y a trente ans, le génie même de la mécanique avait imaginé et décrit un tel Léviathan..., il eût été considéré comme un homme qui divague. Si rapides, cependant, sont les progrès de la science moderne et tels sont les sentiments d'initiative et de libéralité qui l'encouragent que, sans vouloir diminuer les mérites du *Liverpool* ou de la *British Queen* comme steamers modernes, nous pouvons prédire que, dans trente ans, des navires seront construits qui les surpasseront en grandeur et en puissance plus qu'ils ne surpassent ceux qui les ont immédiatement précédés.... »

Les développements de la navigation à vapeur vont montrer que le *Liverpool Mercury* de 1838 n'avait pas tort dans ses prévisions.

§ 2. — *La navigation à vapeur et ses développements.*

L'application de la machine à vapeur à la propulsion des navires, dont nous venons de décrire les débuts, a accompli progressivement une révolution dans la navigation et l'industrie des transports maritimes. Nous examinerons d'abord les modifications successives qui ont été apportées au nouveau moyen de propulsion, pour accroître sa puissance, tout en diminuant sa dépense, puis la mise en œuvre des progrès accomplis, c'est-à-dire la constitution des grandes flottes commerciales.

ARTICLE I. — PROGRÈS RELATIFS A LA MACHINE MARINE

L'ensemble d'une machine marine se compose :

1° Des appareils évaporatoires, générateurs de la vapeur ;

2° Des appareils moteurs, qui utilisent cette vapeur pour transformer en force le calorique qu'elle contient ;

3° Enfin du ou des propulseurs, que cette force fait mouvoir et qui impriment au navire un sillage déterminé.

Voici, en résumé, les progrès relatifs à ces diverses parties de la machine marine.

A. APPAREILS ÉVAPORATOIRES. — Les premières chaudières employées avec quelque succès dans la navigation ont été les chaudières à *carneaux* dont la forme générale était parallélipipédique, avec sommet cylindrique et raccordements latéraux arrondis. Entre des foyers également parallélipipédiques existaient les espaces de circulation d'eau appelés *lames d'eau;* ils n'occupaient que moins de la demi-profondeur de la chaudière. La prise de vapeur se faisait en haut d'une caisse établie sur la façade du coffre à vapeur aussi près que possible au-dessus du coffre.

« Au début de la navigation à vapeur, ces chaudières fonctionnaient à 1/6 d'atmosphère en sus de la pression atmosphérique. Plus tard on y poussa la pression jusqu'à 1/3. Avec d'aussi faibles pressions, l'on pouvait fonctionner jusqu'à complète usure, les tôles ne supportant guère que l'effort de l'eau qu'elles contenaient » (1).

Aux chaudières à carneaux succédèrent les chaudières tubulaires (2).

---

(1) *Les machines marines*, par A. Bienaymé.

(2) Les chaudières tubulaires se divisèrent en deux catégories : les chaudières à *flamme directe*, c'est-à-dire avec les tubes dans le prolongement des foyers, et les chaudières à *retour de flamme*, s'étendant en largeur ou en hauteur, selon la position des tubes, placés, soit à côté, soit au-dessus des foyers.

Celles-ci eurent d'abord la forme parallélipipédique, qui subsista tant qu'il n'y eut pas à faire usage de pressions supérieures d'environ 2 atmosphères à la pression atmosphérique. Puis, à la forme parallélipipédique succéda la forme arrondie, qui permit des pressions de 3 atmosphères.

Mais l'obstacle pour dépasser 3 atmosphères consistait dans l'alimentation des chaudières par l'eau de mer. Déjà, à cette pression, on n'empêchait les incrustations de sel marin qu'en faisant de fréquentes extractions, conduites de telle sorte qu'on laissait échapper l'eau la plus saturée : les extractions emportaient une quantité notable de calorique, sans profit, et augmentaient la consommation du charbon. Elles étaient pourtant indispensables, parce que les incrustations sont nuisibles à divers points de vue et elles peuvent notamment occasionner des explosions. En alimentant à l'eau douce, on eût pu faire usage de pressions plus élevées, mais il n'y fallait pas songer, tant qu'on croyait que cela exigerait un approvisionnement proportionnel à la vaporisation. La difficulté a été vaincue au moyen du *condenseur à surface*, qui ramène la vapeur à l'état d'eau douce, pour que cette eau soit de nouveau vaporisée, double et féconde métamorphose qui recommence perpétuellement. Jadis, c'était l'eau de mer qui, entrant librement dans le condenseur par une prise d'eau au-dessous de la flottaison, se mélangeait avec la vapeur à sa sortie du cylindre et la condensait : cette eau de mer, mélangée à l'eau condensée, était reprise par la pompe à air, envoyée dans une bâche située en dessus du condenseur et reprise par la pompe alimentaire, pour être reversée à la chaudière. Dans le condenseur à surface, l'eau de mer employée à la condensation *n'est plus mélangée* avec la vapeur : elle circule, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur d'un faisceau de tubes, sur la surface duquel la vapeur se condense par contact. L'eau condensée est recueillie dans une bâche où la pompe alimentaire vient la puiser, pour l'en-

voyer à la chaudière. Le condenseur est une sorte d'alambic dans lequel le serpentin est remplacé par un très grand nombre de petits tubes. Il suffit donc qu'au départ on ait fait le plein de la chaudière à l'eau douce, pour que celle-ci serve indéfiniment, sauf quelques petites pertes à réparer. Pour les réparer, il suffit d'avoir un distillateur ou un bouilleur qui fasse de l'eau douce avec de l'eau de mer.

La première application sérieuse qui ait été faite du condenseur à surface serait due à Hall et remonterait à 1838 (1). Mais l'expérience ne fut pas poursuivie avec persistance. Cela se comprend : la condensation par contact entraînait l'installation d'une pompe de circulation et tout un mécanisme particulier; le condenseur était compliqué ; l'étanchéité de cette multitude de tubes exigeait un travail long et délicat. Or, en 1838 et plusieurs années après, on ne saisissait pas l'importance des hautes pressions. On n'en comprit bien l'utilité que vers 1862. Ces hautes pressions rendaient indispensable l'usage du condenseur à surface; depuis lors, il fut repris et ne fut plus abandonné. Désormais, la pression aux chaudières fut portée à 4 kilog. par centimètre carré (2).

---

(1) Notons que, dès 1829, Ericsson avait eu l'idée du condenseur à surface, lors des travaux qu'il fit à Seraing, chez John Cockerill, à l'occasion du *Ludwig*, dont on voit les plans dans les archives de la Société Cockerill.

(2) Voici comment le condenseur de Hall se trouve décrit dans le *Traité des machines marines* de M. Bienaymé : le condenseur de Hall consiste en un faisceau vertical d'un grand nombre de tubes de petit diamètre, tenus à chacune de leurs extrémités dans des plaques de tête métalliques; l'ensemble est enfermé dans une caisse en fonte occupant dans la machine l'espace consacré au condenseur ordinaire. Les plaques de tête divisent la caisse en trois compartiments : dans celui du haut arrive la vapeur qui, de là, se répand dans les tubes, s'y condense et l'eau douce ainsi formée se réunit dans le compartiment d'en bas ; le compartiment intermédiaire comprend les tubes, à l'extérieur desquels circule l'eau destinée à refroidir constamment la surface tubulaire de condensation, eau que fait circuler une pompe spéciale. Une pompe à air est indispensable. Hall employait

Les chaudières à carneaux ne donnaient à la vapeur qu'une pression d'une atmosphère à peine. Pour les chaudières cylindriques, le timbre a été successivement élevé à 4, à 6, enfin à 12 atmosphères.

A cet accroissement du timbre ont correspondu une augmentation de la détente dans les cylindres et une diminution de la consommation du charbon. La consommation, dans les machines marines primitives, était de 4 kil. par cheval. Elle est descendue à 0 k. 600 et même au-dessous.

Mais l'accroissement du timbre nécessitait l'augmentation de l'épaisseur des tôles employées dans la construction des chaudières et, par suite, de leur poids. Il s'est agi de diminuer celui-ci. A la suite d'essais variés effectués dans ce but, les chaudières qui, comme étant les plus légères, sont aujourd'hui généralement adoptées, sont les chaudières aquitubulaires, c'est-à-dire celles dans lesquelles l'eau circule à l'intérieur des tubes, les produits de la combustion cheminant entre les tubes. Telles sont les chaudières du Temple, Oriolle, d'Allest et Belleville. Il convient de décrire ces dernières qui ont été adoptées sur un très grand nombre de vapeurs du commerce. Voici la description qu'en fournit le Traité de M. Bienaymé.

Chaque corps Belleville comporte essentiellement un faisceau tubulaire qui constitue le générateur proprement dit, assis sur un foyer indépendant et renfermé avec celui-ci dans une enveloppe en tôle ; un collecteur épurateur de vapeur où débouche la vapeur du faisceau tubulaire ; un collecteur d'alimentation, d'où l'eau se rend à chacun des éléments du faisceau ; un régulateur automatique d'alimentation ; un ré-

---

la pompe à air des machines auxquelles il adaptait son condenseur et lui faisait remplir l'office de pompe alimentaire. A cet effet, il existait, sur le trajet de l'eau vers la chaudière, un réservoir où l'air se séparait naturellement de l'eau ; un flotteur manœuvrait une soupape qui laissait sortir l'air, quand il s'en était trop accumulé.

cipient déjecteur pour l'expulsion à la mer des dépôts provenant de l'alimentation. Le faisceau tubulaire est composé d'un certain nombre d'éléments distincts formant chacun un serpentin dont le bas part du collecteur d'alimentation et dont le haut débouche dans le collecteur de vapeur. Les tubes sont inclinés légèrement, ce qui facilite le dégagement de la vapeur, évite la formation de chambres de vapeur et empêche l'eau de séjourner dans les tubes quand la chaudière n'est pas en activité. Les tubes, en fer forgé, soudés à recouvrement, sont réunis à leurs extrémités par des boîtes en fonte malléable. La jonction est à vis. Ce faisceau tubulaire offre une solidité très grande et les dangers d'explosion sont à peu près annulés.

Ce qui caractérise les différents types de chaudières aquitubulaires, c'est qu'elles renferment une quantité d'eau très réduite et que, par suite, leur poids est relativement minime et que, permettant de plus hautes pressions que les chaudières cylindriques, elles procurent une notable économie de charbon.

Avec ces chaudières et les machines nouvelles, on est parvenu à réduire le poids de l'ensemble des appareils, machines et chaudières, à 135 kilos par cheval en service courant. Jadis, une machine de 1.000 chevaux pesait 800 tonnes ; l'approvisionnement de charbon nécessaire, pour franchir avec cette machine 4.000 milles à la vitesse de 16 nœuds, pesait 1.600 tonnes. Le navire avait donc à porter 2.400 tonnes pour se mouvoir. Aujourd'hui, une machine de même puissance pèse 135 tonnes. L'approvisionnement de charbon nécessaire à un semblable travail ne sera que de 240 tonnes. Le navire n'aura donc à porter que 375 tonnes, au lieu de 2.400, chiffres qui sont dans le rapport de 1 à 6,4 et qui marquent d'une manière frappante les progrès réalisés.

B. Appareils moteurs. — On peut rattacher les immenses progrès des appareils moteurs à deux ordres d'idées : 1° l'ob-

tention des hautes pressions et l'utilisation de la détente ; 2° la simplification des organes de transmission du mouvement.

I. — *Obtention des hautes pressions et utilisation de la détente* (1). — On a reconnu de bonne heure que, pour tirer le meilleur parti de la force élastique de la vapeur, il fallait la laisser se détendre dans une proportion plus ou moins forte en fermant l'arrivée de la vapeur avant la fin de la course du piston. La détente est obtenue au moyen d'un tiroir de distribution de la vapeur au sortir de la chaudière. Le tiroir ferme l'orifice de distribution de la vapeur dans le cylindre avant d'ouvrir celui d'évacuation au condenseur. Cette détente, utile dans les machines à basse pression, est absolument indispensable pour les machines à haute pression ; elle est d'autant plus grande que la pression à la chaudière est plus élevée.

En 1804, Albert Woolf faisait usage, dans ses machines fixes, d'une pression de 3 à 4 atmosphères, et, pour user de la détente dans une forte proportion, il employait des machines à deux cylindres, de diamètre différent et de même longueur, accolés l'un à l'autre. La vapeur, en sortant de la chaudière, se rendait dans la boîte à tiroir, passait de là dans un petit cylindre pendant toute la course du piston, puis était évacuée au grand cylindre, où la détente s'opérait par la différence de volume, et, quand le piston du cylindre était à bout de course, la vapeur était évacuée au condenseur. Un seul tiroir, accolé au petit cylindre, réglait la distribution dans les deux. Woolf réalisait, par le seul emploi d'une détente relativement grande et d'une moyenne pression, une économie de combustible notable par rapport aux machines de Watt à basse pression. Les machines de Woolf datant de 1804, on

(1) V. notamment la *Navigation maritime*, par E. Lisbonne, directeur des constructions navales.

peut se demander comment elles n'ont été appliquées que tardivement à la navigation, où les basses pressions se sont maintenues jusque vers 1860, c'est-à-dire pendant les 30 premières années de la navigation à vapeur. La navigation n'en a bénéficié que lorsque l'on a eu l'idée de rendre les 2 cylindres *indépendants* l'un de l'autre, en donnant un tiroir à chacun, pour obtenir la régularité que pouvaient seuls procurer à terre les volants de grand poids et de grand diamètre, inapplicables aux machines marines. On a placé entre les deux cylindres une boite ou *réservoir*. La vapeur en sortant du petit cylindre se rend dans ce réservoir. Elle se rend ensuite dans un second cylindre en passant par un tiroir. Chaque cylindre a sa *détente particulière*. Les deux pistons, étant, d'autre part, indépendants l'un de l'autre, sont susceptibles de recevoir les positions relatives que l'on veut et, par conséquent, on peut caler les 2 manivelles à angle droit sur l'arbre moteur. Chaque cylindre ayant sa détente particulière, la détente finale peut être très grande (1). Telle est la machine dite *compound*. Par le seul fait de son emploi combiné avec des pressions de 4 kil. à la chaudière, le poids des machines marines, y compris celui des chaudières, est descendu de 500 kil. à 200 par cheval sur les pistons.

La diminution de poids n'est pas le seul avantage des machines Compound sur celles à 2 cylindres ordinaires : il y en a d'autres, très précieux, inhérents aux détentes successives, notamment les suivants : 1° la diminution des condensations sur les parois qui se produisent toujours en plus ou moins

(1) Supposons, dit M. Lisbonne, que la détente soit de 1/4 dans chacun d'eux (ou que l'admission de la vapeur soit fermée aux 3/4 de la course du piston) et que le grand cylindre ait un volume double du petit, la détente finale sera à peu près de 3/4. Elle équivaudra à ce qu'elle serait si dans un cylindre unique on n'introduisait la vapeur que pendant 1/4 de la course du piston. On dit alors que le rapport de détente est égal à 4 ; ce qui signifie que le volume du cylindre fictif unique est égal à 4 fois le volume de vapeur introduite.

grande quantité à l'entrée de la vapeur dans le premier cylindre (cette diminution est due à ce que le premier cylindre, ne communiquant jamais avec le condenseur, est maintenu plus chaud) ; 2° la moindre différence de pression entre les deux faces d'un même piston, résultant de ce que la pression totale est répartie entre les 2 cylindres (ce qui tend à réduire les fuites de vapeur à travers les garnitures de piston) ; 3° une plus grande régularité dans les efforts exercés sur les arbres moteurs, etc...

A l'invention de la machine Compound se rattachent les noms de deux hommes, qui semblent en avoir eu respectivement l'idée, chacun de son côté : John Elder (1) et Benjamin Normand.

Pendant un certain temps, la forme et la disposition des chaudières fut un obstacle aux hautes pressions. Quand les progrès accomplis dans la fabrication de l'acier eurent permis d'employer ce métal à l'enveloppe des chaudières, il devint possible de construire des chaudières cylindriques, susceptibles de résister à une pression de régime de 6 kilogrammes.

En portant la pression de 4 à 6 kilogrammes, on augmentait d'un tiers le poids de vapeur d'une cylindrée, par suite, la vitesse du piston (dans une proportion moins grande) et le nombre de chevaux développés. Le poids de l'appareil par cheval-vapeur se trouvait ainsi considérablement réduit.

La machine Compound de deux cylindres est très simple. Mais, si la puissance dépasse 4.000 chevaux environ, les di-

(1) John Elder, né à Glasgow, le 8 mars 1824, avait fait son apprentissage dans les établissements de Robert Napier. Dans la suite, il s'associa à la maison Randolph et Cunliffe, qui devint la maison Randolph Elder et Cie. Il aurait, d'après Maginnis, placé la première machine Compound à bord d'un bateau à roues, le *Brandon*, en 1854. D'après d'autres auteurs, sa première machine remonterait seulement à 1863, tandis que Benjamin Normand aurait pris un brevet dès 1856 et installé une machine Compound, en 1860, à bord du *Furet*.

mensions du grand cylindre deviennent telles qu'on éprouve de grandes difficultés dans sa construction ou son montage. On a eu recours, en raison de ces difficultés, à la machine à trois cylindres. Le plus petit, compris entre les deux autres, qui sont égaux, reçoit seul la vapeur des chaudières. La détente s'opérant simultanément dans les deux grands cylindres, ceux-ci peuvent être d'un diamètre relativement réduit. D'autre part, comme les manivelles font ordinairement entre elles des angles de 120 degrés, il en résulte une régularité plus grande encore et un meilleur équilibre des couples de rotation.

Un nouveau progrès a été réalisé par l'emploi des machines à *cascades*, à triple ou quadruple détente ou expansion. Dans les machines à triple expansion, il y a trois cylindres inégaux. Le premier, le plus petit, est en communication avec la chaudière : c'est le cylindre admetteur. Il évacue la vapeur dans le second cylindre intermédiaire : de celui-ci la vapeur passe dans le grand cylindre ou cylindre à basse pression, d'où elle est évacuée du condenseur. Ces trois cylindres ont chacun leur tiroir de distribution. C'est à Alexander D. Kirk qu'appartient l'honneur d'avoir rendu pratique la machine à triple expansion (1).

II. — *Simplification des organes de transmission du mouvement.* — Pendant longtemps, au début de la navigation à

(1) Né à Forfarshire, en 1830, Alexander Kirk s'instruisit dans les établissements de Robert Napier. En 1870, après avoir cherché sa voie ailleurs, il fut nommé directeur des ateliers de machines John Elder. C'est en 1874 qu'il conçut et construisit les premières grandes machines à triple expantion pour le *Propontis*, mais une rupture des chaudières fit de cette tentative un échec. Les progrès des chaudières ayant permis des pressions plus élevées, il s'attacha de nouveau à la triple expansion et, en 1881, fit l'*Aberdeen*, qui réussit complètement. Bien que des machines à triple expansion eussent été faites précédemment par les établissements Ouseburn et que le système fût employé par MM. Perkins, c'est à Kirk, d'après Maginnis, qu'il faudrait attribuer la réussite de ce système.

vapeur, les machines marines furent des machines à balanciers, lourdes et encombrantes. On distinguait les machines à balanciers inférieurs et les machines à balanciers supérieurs. C'était une machine du premier genre qui se trouvait à bord du *Clermont*, de Fulton. Les balanciers étaient coudés en mouvement de sonnette, au lieu d'être droits, et conduisaient horizontalement la grande bielle. Puis, ils furent redressés et la machine, primitivement unique et régularisée par un volant, fut doublée. On réalisait ainsi la disposition des machines à balanciers inférieurs ordinaires. D'abord confinée dans les ateliers de Boulton et Watt, à Soho, près de Birmingham, elle ne tarda pas à tomber dans le domaine d'un grand nombre d'usines. Parmi les fabricants anglais qui produisirent des types variés de ces machines, il faut citer Fawcett à Liverpool, Maudslay à Londres, et, dans la même ville, Miller, qui eut un instant pour associé Barnes. Les deux premiers étaient en faveur, l'un auprès du gouvernement anglais, l'autre auprès du gouvernement français. Quant à l'usine Miller, c'était presque exclusivement de la confiance des armateurs français qu'elle jouissait. En France, les usines se développèrent plus lentement. Toutefois, il faut mentionner les excellents appareils que l'usine Bénet, à La Ciotat, exécuta, vers 1833, sous la direction de Barnes, l'ancien associé de Miller, pour les paquebots-poste de la Méditerranée, passés depuis à la Compagnie des Messageries Maritimes. De belles machines analogues furent construites plus tard, par Cavé, à Paris ; par Halette, à Arras ; par Bourdon, au Creusot.

Après avoir joui d'une grande vogue jusqu'en 1847, les machines de ce genre furent délaissées en France par les armateurs. Elles reprirent cependant faveur avec la Compagnie Générale Transatlantique, qui les adopta pour ses paquebots à roues, de même que la Compagnie Cunard.

Les machines à balanciers supérieurs ont été appliquées en

Amérique, sur des bateaux de rivière à roues, dès le début de la navigation à vapeur. Elles le furent assez tard seulement sur des paquebots prenant la mer : elles sortaient alors, soit de l'usine Allaire, soit de l'usine Morgan, soit de l'usine Murphy (Fulton et Iron Works), soit des *Neptune Iron Works*, de New-York. Deux machines étaient conjuguées à angle droit sur le même arbre. Les bâtis étaient d'énormes poutres de bois reliées entre elles et aux carlingues de l'appareil par de forts tirants en fer. Toutes ces poutres formaient pour chaque machine un véritable échafaudage, au sommet duquel reposait sur des paliers le tourillon du balancier.

En Angleterre, des machines à balancier supérieur furent construites pour des navires à hélice, avec engrenages, par Napier, à Glasgow, par Denny et Tulloch, de Dumbarton, par Todd et Mac Gregor, sur la Clyde.

A ces lourdes machines on substitua des appareils plus légers et moins volumineux : ce furent les machines à *connexion directe*, où la tige du piston et la manivelle sont directement reliées par la grande bielle. Tenant moins de place que les machines à balanciers, elles offraient au point de vue commercial un réel avantage.

La réduction de la place fut obtenue en particulier par l'oscillation des cylindres. « Portée à son plus haut point de perfection par le célèbre constructeur Penn, dit M. Bienaymé, la machine oscillante est le véritable type de la machine à connexion directe pour le cas où la distance entre les cylindres et l'arbre ne donne pas une longueur suffisante de bielle. » Mais l'invention était relativement ancienne. Elle remonte à 1817. Les uns l'attribuent à Manby, les autres à Murdock. Dans tous les cas, ce fut Cavé, à Paris, qui, le premier, appliqua avec les cylindres inclinés ce système de machines, d'abord à la navigation fluviale, en 1823, sur les bateaux à haute pression, le *Commerce* et l'*Hirondelle*, et

plus tard, en 1827 et 1828, à la navigation maritime, à bord du paquebot le *Courrier de Calais*, de 60 chevaux, et du remorqueur le *Vésuve*, de 160 chevaux. Un grand nombre d'appareils oscillants à roues, dont les premiers furent exécutés sur les plans de Barnes, furent fournis par l'usine de La Ciotat à la Compagnie des Services maritimes des Messageries Impériales, aux débuts de l'exploitation de cette Société.

C. Propulseurs. — Les propulseurs actionnés par les appareils moteurs furent d'abord des roues. Si les roues sont encore employées dans certains cas exceptionnels, on peut dire qu'elles ont disparu pour la grande navigation. Elles avaient divers inconvénients. Ayant de grandes dimensions et surmontées d'énormes tambours, elles offraient une prise considérable au vent et aux lames. Lorsque le navire éprouvait des roulis, l'une d'elles pouvait se trouver complètement hors de l'eau, tandis que l'autre était noyée jusqu'au moyeu; le propulseur n'agissait plus que d'un seul côté ; la marche du navire était momentanément déviée et les arbres subissaient des torsions dangereuses. Les roues augmentaient d'autre part les risques des abordages.

Quoiqu'il en fût, on obtint avec les navires à roues de très belles vitesses. En 1858, les grands transatlantiques à roues, atteignaient une vitesse de 14 nœuds. Des paquebots destinés à de courtes traversées entre la France et l'Angleterre, le *Prince Impérial* entre autres, réalisèrent 16 nœuds. Au point de vue de la vitesse, la machine à roues était à la hauteur des besoins de la navigation, au moment même où l'hélice fut adoptée. La préférence donnée au nouveau propulseur s'explique surtout par les avantages qu'il présentait au triple point de vue de l'économie, du moindre encombrement et d'une meilleure adaptation à un état quelconque de la mer. C'est au début du XIXe siècle qu'apparait le propul-

seur héliçoïdal (1). L'idée de ce propulseur était antérieure. En 1752, Daniel Bernouilli avait remporté un prix à l'Académie des Sciences pour avoir proposé de munir les bateaux de propulseurs analogues aux ailes de moulins à vent, placés sur les côtés du navire et complètement immergés. En 1768, Paucton avait proposé d'employer à la propulsion des navires la vis d'Archimède. Mais ces idées et d'autres analogues n'avaient pas été suivies d'une réalisation pratique. Le propulseur héliçoïdal, tel qu'on le comprend actuellement, est dû à Dallery, qui, en 1803, prit un brevet pour l'emploi de deux hélices placées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du navire, mises en mouvement à l'aide de cordes sans fin.

Dès l'année suivante, Stevens en Angleterre, appliqua une machine de Watt à la mise en mouvement d'une aile de moulin submergée. Il aurait obtenu, prétend-on, 7 à 8 nœuds de vitesse pendant quelques instants. Fulton fit aussi des essais, dans le même ordre d'idées, à la même époque.

L'idée de l'inventeur français Dallery fut reproduite, 13 ans après la date de son brevet, par Millington, qui prit une patente pour l'emploi de deux hélices, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière. Cette patente prévoyait l'emploi d'ailes mobiles à pivot, à obliquité susceptible d'être modifiée (2).

Vers 1824, des tentatives pour l'emploi de l'hélice furent faites en Amérique. C'est ce que constate le rapport de l'ingénieur de la marine Marestier sur sa mission. En 1824 également, Bourdon essayait sur le Rhône un bateau mû par une hélice à pas croissant. Bien que l'essai fut satisfaisant, Bourdon ne poursuivit pas l'application de son système.

En 1827, Tredgold publia des essais qui montraient l'infé-

---

(1) Les renseignements qui suivent, sur l'histoire de ce propulseur, sont empruntés au *Traité* de M. Bienaymé.

(2) Maginnis (p. 32) cite, parmi ceux auxquels on a attribué l'invention de l'hélice, Edward Shorter. V. aussi, sur ce sujet, l'ouvrage de l'amiral Pâris, *Traité de l'hélice propulsive*.

riorité des spires multiples. Il décrivit pour la première fois, des dispositions qui ont été depuis adoptées : l'installation de l'hélice dans une cage comprise entre deux étambots, le gouvernail étant porté par l'étambot arrière.

En 1829, Cummerow prit une patente pour une hélice offrant un pas complet en une aile.

En 1832, Sauvage prit un brevet où il proposait de pousser les navires à l'aide de plusieurs spires d'héliçoïde gauche. D'autre part, il fit des essais en petit qui auraient réussi, paraît-il, mais ne le conduisirent point, en raison de l'insuffisance de ses ressources pécuniaires, à des applications importantes.

C'est en 1836 que l'hélice entre dans le domaine de la pratique, grâce à William Pettit Smith et à Ericsson.

Dans le brevet du premier, pris le 13 mai 1836, il s'agissait d'une hélice comprenant deux spires et aussi deux moitiés d'hélice assemblées sur un même arbre pour occuper moins de longueur. Essayé sur un étang, ce système de propulsion réussit et fut appliqué à un petit bateau de 6 tonneaux naviguant sur les rivières et, en septembre 1837, le bateau de Smith se produisit en mer avec succès. Les lords de l'Amirauté firent refaire l'essai sous leurs yeux, en mars 1838, et, jugeant qu'ils ne pouvaient être définitivement éclairés par une expérience en petit, ils demandèrent qu'une application fut faite sur un bâtiment d'au moins 200 tonneaux. Cette demande décida la construction de l'*Archimède*, bâtiment de 237 tonneaux de jauge, pourvu de deux machines donnant ensemble 90 chevaux nominaux. Le prix de revient total fut de 262.500 fr. Ce bâtiment fut acheté presque immédiatement à Smith par l'Amirauté. Celle-ci se fut contentée d'une vitesse de 4 à 5 nœuds : l'*Archimède* en donna le double. En 1840, il fit le tour de l'Angleterre, se fit voir en Hollande et en Belgique. C'est de cette campagne que date l'adoption de l'hélice par la navigation commerciale anglaise.

Quant à Ericsson, il résolvait le même problème presqu'en même temps que Smith, avec un propulseur héliçoïdal d'une forme spéciale. Sa patente est postérieure de deux mois à celle de Smith. Elle date de juillet 1836, époque où il fit marcher à Londres, sur un bassin, un petit modèle de 60 centimètres de longueur. L'année suivante, il construisit l'*Ogden;* au mois d'août 1837, ce petit bâtiment marcha à la vitesse de 10 milles à l'heure et fit preuve de bonnes qualités comme remorqueur.

Malgré le succès d'un essai auquel il avait invité les lords de l'Amirauté, Ericsson ne reçut point de propositions analogues à celles qui avaient été faites à Smith et il s'associa avec l'américain Stockton pour la construction du *Stockton*, qui reçut une machine de 70 chevaux. Lancé en 1838, ce navire fit la traversée d'Amérique en avril 1839, sous le commandement du capitaine Crane. Il fut suivi en Amérique par Ericsson, qui fonda dans ce pays la navigation à hélice.

En France la navigation à hélice ne remonte qu'au *Napoléon* et à la *Pomone*. Le *Napoléon* était un paquebot-poste de la force de 120 chevaux nominaux, qui devint ensuite le *Corse*. Mis en chantier en 1842 sur les plans de Normand, il fit en 1843 des essais qui eurent un plein succès, puisqu'il réalisa une vitesse de onze nœuds. La *Pomone* était une frégate mise en chantier en octobre 1842 et essayée à la fin de l'année 1846. La machine était faible et considérée seulement comme un auxiliaire destiné à venir en aide à la voilure. On obtint une vitesse de 8 nœuds, qui ne fut pas appréciée à sa valeur, si bien qu'il en résulta pour l'hélice un discrédit momentané. Nous allons voir les magnifiques résultats donnés dans la suite par le nouveau propulseur, en examinant les applications que fournissent, des progrès réalisés, quelques-unes des grandes flottes commerciales.

Article II. — Applications. Flottes commerciales a vapeur

Grâce aux progrès relatifs à la machine marine (en même temps qu'à l'emploi du fer et de l'acier pour les coques), l'industrie des armements a pu mettre en œuvre un nouveau matériel doué d'une énorme puissance de transport et qui a consisté dans des échantillons de plus en plus remarquables de navires à vapeur. Les uns ont été la foule toujours plus nombreuse des cargoboats économiques et fructueux, dont quelques-uns seulement, ceux qui marquaient des accroissements importants de dimension, ont laissé un nom. Les autres ont été les coûteux et magnifiques paquebots successivement mis en service par certaines grandes entreprises : ils ont formé comme de nobles lignées de personnages célèbres. Leurs exploits, soigneusement relatés, ont manifesté avec éclat les progrès de la navigation à vapeur. Comme ces paquebots sont devenus, pour ainsi dire, historiques, on ne saurait, dans une histoire de l'industrie des armements, omettre de signaler quelques-unes des flottes qui, par eux, ont conquis une sorte d'illustration.

I. — Flottes françaises. — Pour donner la première place aux flottes qui ont eu l'honneur de promener les couleurs françaises sur les routes maritimes du globe, nous commencerons notre énumération en parlant des flottes de la Compagnie des Messageries Maritimes et de la Compagnie Générale Transatlantique et en mentionnant quelques autres entreprises françaises.

Compagnie des Messageries Maritimes.— Cette entreprise est la première des grandes compagnies françaises de navigation à vapeur, tant par son ancienneté que par l'importance de son tonnage, par l'étendue des distances parcourues et par la multiplicité des points desservis par elle. Nous avons mentionné les différents accords que le gouvernement fran-

çais a conclus successivement avec elle. Ils ont provoqué le développement de sa flotte, dont les échantillons nombreux, sortis de ses propres chantiers, fournissent, d'une manière particulièrement instructive, des exemples des progrès de l'architecture navale appliqués à la transformation d'une flotte postale.

La Compagnie des Messageries acquit en 1851 les ateliers Bénet, situés à La Ciotat. Ces ateliers, créés en 1835 par Louis Bénet, avaient construit différents paquebots, tels que le *Phocéen* (1840), qui n'avait que 49 mètres de longueur et possédait une machine à balancier développant 300 chevaux; le *Narval*, commandé en 1844 par le gouvernement de Louis-Philippe, et dont la machine, à deux cylindres et à connexion directe, avait une puissance de 220 chevaux; le *Philippe-Auguste*, construit en 1846 pour un armateur de Marseille; le *Pharamond*, construit pour la Compagnie Bazin Périer. Ces derniers navires passèrent à la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales, en 1853 et 1854, à la suite de dix paquebots achetés à l'Etat et de trois autres acquis de la Compagnie Rostand.

Le premier paquebot mis sur cale dans les ateliers de La Ciotat par la Compagnie des Messageries, après l'acquisition qu'elle fit de ces établissements, fut le *Périclès* (1851-1852), d'une longueur de 46 mètres, qui donna une vitesse de 8 nœuds 5 en consommant 15 tonneaux de charbon en 24 heures. Puis vint le *Thabor*, dont la machine à cylindres oscillants, type nouveau à cette époque, développait 800 chevaux et procurait une vitesse de 9 nœuds 5. En 1852, la direction des ateliers fut confiée à Dupuy de Lôme, qui resta ensuite ingénieur conseil, quand, en 1854, l'ingénieur de la marine Delacour fut nommé à cette direction. Sur les plans du premier, fut construit le *Danube*, le premier paquebot de la compagnie ayant un appareil à hélice et dont la longueur fut de 77 mètres.

Ces constructions avaient été provoquées par la conven-

tion postale de 1851. Celle de 1857 fut l'occasion de la mise sur chantier du paquebot à hélice *Néva* (1er mars 1857), du paquebot à roues *Guienne* (6 août 1858). Sept ans séparaient ce dernier du *Périclès*, et déjà la longueur était doublée, le port en marchandises était devenu presque 10 fois plus grand et la vitesse en service était augmentée de 3 nœuds.

A la suite de la convention postale de 1861, qui visait la création de services dans les mers de l'Indo-Chine, les ateliers livrèrent les paquebots *Péluse*, *Mœris*, *Saïd*, *Emirne*, *Mozambique*, *Volga*, et commencèrent, en 1861, sur les plans de M. Vésignié (qui avait succédé à M. Delacour, mort prématurément en 1864), l'*Hoogly*, qui fut le premier de la flotte des Messageries dépassant 100 mètres (il avait 105 mètres) et qui eut un déplacement de 4.000 tonnes.

En 1867-1868 fut construit le *Tage*, pour lequel on adopta la machine verticale ou à pilon et qui eut une puissance de 1200 chevaux, donnant une vitesse de 13 nœuds. Il fut suivi du *Scamandre*, de l'*Ebre*, de la *Gironde*, de l'*Amazone*, du *Sindh*, du *Peï-Ho*, de l'*Ava*, du *Meïkong*, du *Sénégal*, du *Niger*. Puis, en 1872-1873, apparut l'*Irraouaddy*, qui atteignit la longueur de 120 mètres 30 et la vitesse de 14 nœuds 21. Sur le même type furent construits l'*Anadyr*, l'*Orénoque*, le *Djemnah*, l'*Equateur*, le *Parana*, le *Yang-Tsé*, le *Congo* et l'*Oxus*, qui s'échelonnèrent jusqu'en 1879.

En 1880, en vue de la ligne de l'Australie, pour laquelle la convention de 1881 devait exiger une vitesse de route de 13 nœuds 2, fut commencé le *Natal*, d'une longueur de 126 mètres 15, d'une largeur de 12 mètres 07, d'un déplacement de 6.150 tonneaux et qui put recevoir 202 passagers. Son appareil évaporatoire se composa de 8 chaudières cylindriques timbrées à 6 kilos, pression qu'on n'abordait à cette époque qu'avec appréhension. Ce navire servit de type à la série *Melbourne*, *Calédonien*, *Sydney*, *Salazie*, *Yarra*, *Océanien*.

La convention postale de 1886 provoqua de nouvelles con-

structions plus importantes, à savoir, après le *Portugal* et la *Manche*, le *La Plata*, dont la longueur atteint 141 mètres, le déplacement 9.000 tonneaux, le port en marchandises 2.976, et qui peut prendre 893 passagers. La pression de régime y est portée à 9 kilos. La machine est à triple expansion. La vitesse réalisée sur les bases est de 17 nœuds. Puis vient l'*Australien*, d'une longueur de 147 mètres, mis à l'eau le 26 mai 1889 et qui partit pour l'Australie le 23 mars 1890. Sur son type furent construits le *Polynésien*, l'*Armand Béhic*, la *Ville de La Ciotat*, que suivirent l'*Ernest-Simons*, le *Chili* et la *Cordillère*. Enfin, la convention postale additionnelle de 1894 amena la construction d'une série de paquebots à deux hélices, le *Laos*, l'*Indus*, le *Tonkin*, l'*Annam*, dont la longueur est limitée à 135 mètres en vue des évolutions dans la rivière de Saïgon, avec un creux de 11 mètres, mais qui ont un déplacement maximum en charge de 9.850 tonneaux, un port en marchandises de 3.650 tonneaux, un approvisionnement en combustible de 1.051 tonneaux. Les machines développent 9.500 chevaux. La vitesse obtenue aux essais a été de 19 nœuds. La vapeur est fournie par 12 chaudières Belleville, timbrées à 16 kilos, munies d'économiseurs, et avec grilles à barreaux articulés du système Moutte. On a multiplié à bord les machines auxiliaires utiles, telles que les machines électriques pour l'éclairage, les machines frigorifiques pour la conservation des vivres, les appareils distillatoires pour l'alimentation en eau douce, les grues à vapeur pour la manutention des marchandises.

Des ateliers de La Ciotat sortent encore le *Pacifique* et l'*Atlantique* (1899 et 1900).

Il est intéressant de comparer les principales spécifications de ce dernier grand navire avec celles du *Périclès*, le premier navire sorti des chantiers de La Ciotat.

	Périclès.	*Atlantique.*
Longueur entre perpendiculaires.	46 mètres	141 mètres.
Largeur du fort. . . .	6 m. 46.	15 m. 76.
Creux sur quille . . .	3 m. 60.	11 m. 25.
Puissance des machines.	120 chevaux.	7.200 chevaux.
Déplacement en charge.	350 tonneaux.	10.100 tonneaux.
Volume des cales à marchandises	162 m. cubes.	4.779 m. cubes.
Volume des soutes à charbon	60 m. cubes.	1.210 m. cubes.
Mode de propulsion . .	à roues.	à deux hélices.

La flotte de la Compagnie des Messageries, qui ne comprenait en 1851 qu'un tonnage de 13.612 tonnes, était en 1903 d'un tonnage brut total de 240.000 tonnes environ.

Compagnie Générale Transatlantique. — Cette compagnie, autorisée par décret du 25 août 1861, fut d'abord absorbée par les transports militaires pour la campagne du Mexique. Elle n'inaugura qu'en juin 1864 la ligne du Havre à New-York, avec les deux paquebots *Washington* et *La Fayette.*

Ces navires, construits par la maison Scott, de Greenock, sur les plans de MM. Forquenot et Lissignol, ingénieurs de la compagnie, mesuraient 110 mètres de longueur totale, 105 m. 60 de longueur entre perpendiculaires, 13 m. 40 de large et 9 m. 30 de creux. Les machines, du système à balanciers latéraux, donnaient 3.200 chevaux-vapeur et actionnaient des roues à aubes de 11 mètres de diamètre. Les cylindres mesuraient 2 m. 40 de diamètre, et la course du piston était de 2 m. 64.

La durée de leur première traversée fut de 14 jours pour l'un, 12 jours pour l'autre. Le tirant d'eau était de 5 m. 74, et le déplacement correspondant de 4.872 tonneaux. La vapeur

était employée à la pression de 1 kil. 6, et la consommation de charbon par heure atteignait 4.800 kg. (1).

A la suite de la convention de 1866 avec l'Etat, la compagnie constitua une flotte nouvelle destinée à assurer le service bimensuel entre le Havre et New-York. Le *Napoléon-III* (depuis *Ville-du-Havre*) fut le premier navire de cette flotte. Il mesurait 110 mètres de long, 14 mètres de large et 10 mètres de creux, et avait un tirant d'eau de 6 m. 70 à charge, correspondant à un déplacement de 6.500 tonnes. Sa coque était en fer, et sa machine à balancier donnait 4.300 chevaux-vapeur. Les roues avaient 11 m. 69 de diamètre, et, au régime de 14 tours à la minute, la vitesse aux essais avait été de 13 n. 35 (2).

Mais, pendant l'exécution du *Napoléon-III*, la Compagnie Cunard substituait à ses navires à roues des navires à hélices, dont les avantages commerciaux se révélaient d'une manière évidente. Par contre, le manque de profondeur du Havre et la consommation du combustible étaient des obstacles à une concurrence basée sur des constructions analogues à celles du *Persia* et du *Scotia*. Espérant, à l'aide des grandes vitesses d'hélices d'un diamètre réduit, se limiter, pour ce genre de moteur, à un tirant d'eau suffisant, la compagnie fit construire le *Pereire* et la *Ville-de-Paris*, échantillons qui restèrent les plus grands et les plus puissants jusque vers 1876. Ces navires, à hélice, mesuraient 105 m. 15 de longueur totale, 100 m. 60 à la flottaison, 13 m. 26 de large et 8 m. 85 de creux ; leur tirant d'eau à charge était de 6 m. 70 correspondant à un déplacement de 5.080 tonnes. La vapeur était employée à 4 kilogrammes, et la consommation de charbon était de 82 tonnes par 24 heures. Aux essais, à 57 tours, la vitesse fut de 15 n. 35 ; elle se maintint à 13 n. 5 en marche

(1, 2) L. de Chasseloup-Laubat, *Les grands paquebots*.

courante. L'hélice mesurait 5 m. 60 de diamètre et avait 9 mètres de pas (1).

A ces deux navires à hélice, il fut ajouté un troisième, le *Saint-Laurent*, d'abord destiné au service des Antilles, puis l'*Europe*, qui, dans ses huit premières traversées, donna une vitesse moyenne de 11 n. 5.

La flotte s'augmenta successivement de la *France*, de l'*Amérique*, du *Labrador*, paquebots de 123 mètres de long, sur 13 m. 40 de large et 7 m. 30 de tirant d'eau, pourvus de machines Compound à haute pression, d'une puissance de 3.400 chevaux, et qui donnèrent, en service, des vitesses de 12 n. 5.

Puis apparut la *Normandie*, beau paquebot qui, grâce à ses aménagements luxueux, à sa vitesse et à ses qualités nautiques, conquit la faveur des passagers. Il avait été construit dans les ateliers de Barrow. Commencé en juillet 1881, il fut lancé le 28 octobre suivant ; six mois après, il prenait la mer.

Les dimensions de ce paquebot furent :

Longueur totale.	144	mètres	305
Longueur entre perpendiculaires. . . .	140	»	
Largeur	15	»	20
Creux	11	»	40

Le tirant d'eau pouvait atteindre 7 m. 50, ce qui correspondait à un déplacement de 10.000 tonneaux. La vitesse aux essais a été de 17 n. 27, au régime de 61 tours avec un tirant d'eau moyen de 6 m. 30 et une puissance de 6.927 chevaux-vapeur obtenue sans tirage forcé. La première traversée s'effectua à la vitesse moyenne de 16 n. 4, avec 400 passagers, le trajet ayant été accompli en 7 jours 23 heures. La

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

UNIV

vitesse moyenne en service, pour 1896, a été de 15 n. 78, et en 1897, de 15 n. 76 (vitesse mesurée sur bases) (1).

La force motrice était fournie à l'origine par une machine Compound à 6 cylindres formant 3 groupes identiques composés chacun d'un cylindre H P et d'un cylindre B P, en tandem ; il y avait 3 manivelles calées à 120°. Les diamètres respectifs des cylindres étaient de 0 m. 90 et 1 m. 90 à la course commune de 1 m. 70. La puissance était d'environ 7.000 chevaux-vapeur.

Il y avait trois groupes de chaudières tubulaires en fer à corps cylindrique, ayant une surface de grilles de 72 mètres carrés et une surface de chauffe de 1828 mètres carrés. Les foyers au nombre de 36, avaient 1 m. 07 de diamètre ; la charge des soupapes étaient de 6 kilogrammes ; les chaudières fonctionnaient au tirage naturel. Les machines ont été transformées en machines à triple expansion en 1894 (2).

La concession du service New-York avant été renouvelée à la Compagnie Transatlantique en août 1883, quatre nouveaux paquebots furent commandés. Le premier de ces paquebots, la *Champagne*, fut mis en chantier en mai 1884 et lancé le 15 mai 1885 ; le 9 septembre de la même année, la *Bretagne* était lancée à son tour.

Voici les caractéristiques principales de la *Champagne*, construite à Penhoët, dans les ateliers de la Compagnie (3) :

Longueur entre perpendiculaires. . . .	150 mètres
Largeur	15 » 70
Creux	11 » 70
Tonnage brut	7.277 tonneaux
Tirant moyen en charge.	7 mètres 30
Déplacement correspondant.	10.010 tonnes

La construction des deux autres paquebots, *Bourgogne* et *Gascogne*, fut confiée à la Société des Forges et Chantiers

(1, 2, 3) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

de la Méditerranée et exécutée au chantier de la Seyne. Pour ces deux navires, lancés, le premier, le 8 octobre 1885 et le second, le 5 janvier 1886, la largeur fut portée à 15 m. 90. Les coques étaient munies de doubles fonds divisés en compartiments étanches pouvant recevoir 725 tonnes d'eau comme ballast, ce qui permettait de maintenir la stabilité dans des limites convenables, lorsque le navire était très déjaugé par suite de la consommation presque totale de son charbon (1).

Ces deux paquebots avaient, à l'origine, des machines Compound ordinaires analogues à celles de la *Normandie*, mais plus grandes. Elles comportaient 3 cylindres de 1^m 07 de diamètre intérieur superposés à 3 cylindres BP de 2^m 03 de diamètre. Chaque groupe de cylindres formait une machine genre Woolf, ayant mêmes tiges de pistons et tiroirs communs. La course des pistons était de 1^m 70, la vitesse de rotation variait entre 55 et 62 tours. Chacun des 3 groupes de cylindres avait son condenseur, mais tous les condenseurs communiquaient entre eux.

Les chaudières étaient tout en fer, avec tubes en fer ; elles étaient timbrées à 8 kilogrammes par centimètre et se composaient de douze corps cylindriques de 4^m 65 de diamètre contenant chacun 3 foyers de 1^m 25 de diamètre. La surface totale de chauffe était de 2.315 mètres carrés et la surface de grille de 84 mètres carrés avec une consommation de charbon d'environ 160 tonnes par jour (2).

Ces installations ont été modifiées, en 1894, pour la *Gascogne*, en 1897, pour la *Bourgogne*. Les machines ont été transformées en machines à quadruple expansion, à 6 cylindres, obtenues en modifiant simplement la tuyauterie de distribution de la vapeur. On sait comment la *Bourgogne* a péri depuis dans un désastre maritime resté célèbre.

(1, 2) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

Les deux paquebots *Champagne* et *Bretagne*, construits à Saint-Nazaire, avaient des machines analogues, mais disposées de manière à pouvoir marcher à triple expansion en service courant. La vapeur était introduite dans le petit cylindre central ; elle passait de là dans les petits cylindres extérieurs, où elle continuait à se détendre. La détente s'achevait simultanément dans les 3 cylindres inférieurs. Les arbres avaient le même diamètre ; chacun des trois coudes, forgé d'une seule pièce, pesait environ 15 tonnes après ajustage. Les chaudières, en acier, sauf les tubes, étaient timbrées à 8 kilogrammes (1).

Les machines de la *Champagne* et de la *Bretagne*, bien qu'établies dès le début à triple expansion, ont été modifiées également en 1896 ; on s'est borné toutefois à réduire le couple de cylindres admetteurs (intermédiaires), en raison de l'augmentation de la pression de la vapeur, portée de 8 à 10 kilogrammes. Les chaudières ont été également remplacées par des chaudières en acier, à corps simples avec 36 foyers de 1m 20 donnant une surface de grille de 78 mètres carrés pour une surface de chauffe de 2.079 mètres carrés. La hauteur des cheminées a été portée de 23 mètres à 27m 50 au-dessus des grilles (2).

L'éclairage de ces navires est assuré par 700 lampes à incandescence, et tout le premier entrepont, affecté aux passagers de première et deuxième classe, est chauffé par des calorifères à vapeur. Sur l'avant des machines on trouve 2 cabines de luxe, 8 cabines de famille et 76 cabines ordinaires contenant chacune deux lits superposés et un canapé-lit.

Ces paquebots peuvent recevoir 1.007 passagers. L'équipage se compose de 229 hommes.

(1, 2) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

La *Touraine*, dont la construction remonte à 1891, a une coque, tout entière en acier doux, divisée en 13 compartiments étanches par des cloisons transversales s'élevant jusqu'au pont supérieur ; une cloison longitudinale sépare la salle des machines en 2 chambres distinctes avec une porte de communication dans le bas ; dans les chaufferies, les parois longitudinales des soutes forment cloison longitudinale étanche. La quille comporte un double fond occupant environ les deux tiers de la largeur du navire et utilisé pour le water-ballast.

Les dimensions sont les suivantes :

Longueur totale	163	mètres	65
Longueur entre perpendiculaires	157	»	45
Largeur	17	»	12
Creux	11	»	80

Le tirant d'eau en charge est de $7^{m}53$, avec un déplacement correspondant de 12.359 tonneaux. La *Touraine* est gréée en 2 mâts goélette ; les mâts, sans voiles, ne servent guère qu'à monter des pavillons pour signaux, et à porter les palans des treuils au-dessus des panneaux de chargement.

Aux essais officiels, la *Touraine* a réalisé 19 n. 5 pour une puissance de 12.000 chevaux indiqués à l'allure de 75 tours d'hélice. La vitesse moyenne, pour l'ensemble de l'année 1896, a été de 17 n. 76 et celle pour 1897, de 18 n. 09 (1).

Enfin, en exécution de son dernier contrat (1898), la Compagnie Transatlantique a mis en service la *Lorraine* et la *Savoie*.

Ces paquebots identiques l'un à l'autre, sauf de très légères différences dans les emménagements, ont une longueur totale de $177^{m}50$, une largeur maximum de $18^{m}28$, et un déplacement de 15.410 tonneaux. Leurs machines, dont la puis-

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

sance est de 22.000 chevaux, peuvent leur imprimer une vitesse qui a été de près de 22 nœuds aux essais et de plus de 20 nœuds en service courant.

Ils ont été tous les deux construits à Saint-Nazaire, dans les chantiers et ateliers de la Compagnie Générale Transatlantique, à Penhoët. La *Lorraine*, commencée en août 1898 et mise à l'eau le 20 septembre 1899, est partie pour son premier voyage à New-York, le 11 août 1900. La *Savoie*, commencée en mars 1899, a été lancée le 31 mars 1900. Elle est partie la première fois pour New-York, le 31 août 1901.

Dans ce qui va suivre, on considérera un seul des deux paquebots, la *Savoie*.

Les principales dimensions de la *Savoie* sont les suivantes :

Longueur totale		177 mètres	50
Longueur entre perpendiculaires		170 »	»
Largeur maximum		18 »	28
Creux sur quille	à l'avant	14 »	20
	au milieu	12 »	»
	à l'arrière	13 »	»
Tirant d'eau moyen en charge		7 »	75
Déplacement correspondant		15.410 tonneaux.	
Tonnage brut total		11.884 —	

La *Savoie* réalise, à égalité de déplacement, une vitesse sensiblement supérieure à celle des navires concurrents. Ce desideratum constituait l'article essentiel du programme que la Compagnie Générale Transatlantique avait dû s'imposer pour remplir ses engagements envers l'Etat. Il a eu pour conséquence d'obliger à prévoir pour la coque et l'appareil moteur des dispositions particulières permettant d'obtenir la plus grande légèreté possible, sans rien sacrifier de la solidité ni de la sécurité de fonctionnement. En ce qui concerne

la coque, il a fallu recourir à une série de mesures spéciales dont la plus importante a été l'adoption de matériaux à grande résistance pour certaines parties de la charpente.

Toute la coque métallique (tôles et profilés) est en acier Siemens-Martin, mais tandis que les fonds sont en acier doux d'une résistance à la rupture de 44 à 50 kilogr. par millimètre carré, les hauts sont en acier demi-dur d'une résistance de 55 à 62 kilogr. par millimètre carré. On a pu ainsi, sans aller toutefois jusqu'aux limites extrêmes résultant de ces chiffres, diminuer les échantillons et obtenir un gain de poids dépassant 300 tonnes.

L'étrave est légèrement inclinée vers l'avant, disposition, qui a pour but de rendre les abordages moins dangereux et qui ne se retrouve généralement pas dans les paquebots. La partie centrale du navire est munie de deux quilles de roulis. Un double fond règne sur presque toute la longueur du navire, excepté à l'avant et à l'arrière. Il sert non seulement à donner le plus de sécurité en cas d'échouage, mais à contenir du lest d'eau de mer. Il est divisé en un certain nombre de compartiments indépendants dont la capacité totale est de 1.250 mètres cubes, et qui peuvent être remplis ou vidés isolément, de façon à donner au navire la ligne de flottaison qui convient le mieux à une bonne marche.

Le navire est divisé, dans le sens de la longueur, en dix-neuf compartiments par dix-huit cloisons étanches transversales. Ces cloisons s'élèvent à des hauteurs variables et sont généralement munies de portes étanches dont la manœuvre se fait par divers moyens. Deux compartiments étanches voisins peuvent être remplis sans que le navire coule. Dans le sens longitudinal, il existe une cloison de séparation dans l'axe du navire, entre les deux machines principales, deux cloisons sur le tunnel de communication des chaufferies et deux autres dans les soutes à charbon. Ces cinq cloisons

montent jusqu'au deuxième pont et sont munies de portes étanches. De plus, les cloisons longitudinales des soutes à charbon latérales aux chaudières sont étanches, ce qui peut rendre de grands services en cas d'avarie dans les flancs du navire dans cette région. Ces deux séries de soutes latérales communiquent, entre elles, par une conduite placée sur le fond du navire, de sorte que, si une voie d'eau se déclarait dans l'une d'elles, l'eau envahirait également celle du côté opposé. Le poids de l'eau ainsi embarquée serait augmenté, mais comme il serait réparti sur les deux bords, la stabilité transversale du navire ne serait que peu troublée. Les dangers de chavirement seraient écartés. Il y a encore deux autres cloisons dites d'incendie et situées dans le premier entrepont.

De même que la coque, les appareils moteurs et évaporatoires de la *Lorraine* et de la *Savoie* ont été construits à Penhoët. Ils comprennent, pour chaque paquebot, deux machines de 11.000 chevaux indiqués chacune, auxquelles la vapeur est fournie par seize chaudières. L'allégement des chaudières a été réalisé, non seulemcnt en n'employant que l'acier dans leur construction, mais aussi en recourant au tirage forcé, par soufflerie d'air chaud dans les cendriers; tandis que celui des machines l'a été par l'adoption d'une allure de rotation rapide et l'emploi de matériaux à haute résistance pour les pièces mobiles et pour certaines parties fixes. C'est ainsi que l'on a employé de l'acier au chrome et nickel, au lieu d'acier doux, pour les arbres et les grandes bielles, et de l'acier coulé, au lieu de fonte, pour les plaques de fondation et bâtis.

Les chaudières fournissant la vapeur aux machines motrices sont du type cylindrique, tubulaires et à retour de flamme. Elles sont à simple façade et ont chacune quatre foyers. Elles sont au nombre de 16 et réparties en quatre groupes identiques, composés chacun de quatre chaudières

disposées en deux groupes de deux chaudières se faisant face, de part et d'autre d'une chambre de chauffe commune.

Les deux machines motrices sont identiques et séparées seulement l'une de l'autre par une cloison étanche, qui occupe le plan axial du navire. Elle sont du type pilon, à triple expansion et à quatre cylindres, dont un pour la haute pression, un pour la moyenne pression et deux pour la basse pression.

La *Savoie* a fait ses premiers voyages à une vitesse moyenne de plus de 20 nœuds.

Compagnies diverses. — On mentionnera seulement pour mémoire parmi les diverses autres entreprises françaises : la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord, dont la création remonte à 1853, la Société générale de Transports maritimes à vapeur, fondée en 1865, la Compagnie Fraissinet, la Compagnie de Navigation mixte, la Compagnie Havraise Péninsulaire. Citons spécialement la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui remonte à 1872 et qui fut l'une des premières à employer les machines à triple expansion : sa flotte, qui s'est accrue de 1898 à 1903 d'une série de beaux navires de 119 et 123 mètres de longueur, la série des *amiraux*, (*Amiral-Aube*, *Amiral-Hamelin*, *Amiral-Jauréguiberry*, etc.), comprenait, au 30 juin 1902, un tonnage brut total de plus de 114.000 tonnes.

II. — Flottes anglaises. — Parmi les flottes commerciales anglaises, qui sont très nombreuses, quelques-unes des plus intéressantes à mentionner au point de vue historique sont, du côté de l'Extrême-Orient et de l'Australie, la Compagnie Péninsulaire et Orientale; sur l'Atlantique, les Compagnies Cunard, Inman, Guion, White Star.

Compagnie Péninsulaire et Orientale. — On a vu précédemment (1) que l'origine de cette entreprise remontait à la

(1) Première partie, p. 25.

Compagnie Péninsulaire, petite compagnie dont le gérant, le capitaine Bourne, avait passé en 1837 un contrat avec l'Amirauté pour un service entre Falmouth et Gibraltar. Cette compagnie avait ensuite obtenu un contrat pour une ligne directe de Falmouth à Alexandrie, avec escales à Gibraltar et Malte. Elle en entreprit l'exécution, en septembre 1840, avec l'*Oriental*, de 1.600 tonneaux et 410 chevaux, le *Great Liverpool*, de 1.540 tonneaux et 250 chevaux, un bâtiment de réserve de 250 chevaux, et un avec 140 chevaux pour la ligne de Malte à Corfou, dont elle fut chargée pendant quelque temps. Les départs étaient mensuels et la durée totale du trajet de Falmouth à Alexandrie ne devait pas dépasser 15 jours.

La même année (1840), la Compagnie Péninsulaire, dans laquelle entrèrent des capitalistes qui avaient inutilement tenté de fonder une entreprise rivale, obtint une charte royale sous le nom de *Peninsular and Oriental Company*, à charge d'ouvrir dans un délai de deux ans un service régulier de navigation à vapeur entre l'Angleterre et l'Inde.

Le premier bâtiment affecté à ce service fut l'*Indostan*, qui partit le 24 septembre 1842, de Southampton pour Calcutta. Il fut suivi par le *Bentinck* et le *Precursor*.

Pour se mettre en mesure d'exécuter son contrat de 1848, la compagnie eut recours à des bâtiments en fer et hélice d'une assez grande longueur, tels que le *Bengal*. Tandis que les navires en bois, le *Bentinck* et l'*Indostan*, subissaient dans les mers de l'Inde les ravages de la fourmi blanche et les désastreux effets de la pourriture sèche, les navires en fer y échappaient. Aussi, malgré les défectuosités de ses premiers navires en fer (*Pottinger*, *Ripon*) construits par un jeune ingénieur de la maison Fairbain, vers 1848, à la suite d'un concours, et qui ne purent naviguer sans subir d'abord des modifications coûteuses, la compagnie renouvela son

matériel presque exclusivement avec des navires à coques métalliques.

Ce fut aussi pour la navigation des Indes qu'elle employa l'hélice comme propulseur. Elle en fit pourvoir le *Bombay* et le *Madras*, de 1.200 tonneaux et de 280 chevaux, construits en fer, dans la Clyde, et qu'elle plaça sur la ligne de Suez à Calcutta après une navigation d'essai dans la Méditerranée. Ces bâtiments filèrent près de 12 nœuds à leurs épreuves. Ils furent suivis de près par le *Formosa* et le *Chusan*, de 750 tonneaux et de 180 chevaux, et le *Shanghai*, de 600 tonneaux et de 100 chevaux. Puis elle fit naviguer un navire beaucoup plus grand, qui eut sa célébrité, l'*Himalaya*, mis en chantier en 1851 et lancé en 1853, auquel on destinait d'abord une machine à roues de 1.200 chevaux, mais qui reçut finalement un appareil à hélice de 700 chevaux du système à fourreau de Penn *(trunk engine)*. Le seul service pour lequel furent conservés des bâtiments en bois et à roues fut celui de Malte à Marseille, auquel furent affectés le *Valetta* et le *Vectis*, de 900 tonneaux et de 400 chevaux, construits suivant le système des bordages diagonaux remplaçant la membrure. Le premier atteignit une vitesse de 14 nœuds 96 et le second 15 nœuds 25 sur base mesurée, vitesses alors inusitées. Si ce système fut adopté, c'est qu'à Marseille et à Malte, il n'y avait point de bassins propres aux fréquents nettoyages exigés par les carènes en fer (1).

En somme, en 1854, la Compagnie Péninsulaire et Orientale avait une flotte de 45 bâtiments d'un tonnage collectif de 58.185 tonneaux et d'une puissance motrice totale de 16.060 chevaux, comprenant 20 bâtiments en fer et à hélice.

Depuis, elle a renouvelé et développé pour ainsi dire cons-

(1) Bourgois, *Rapport sur la navigation commerciale à vapeur de l'Angleterre.*

tamment sa flotte, en utilisant les progrès de l'architecture navale. Il suffit de dire qu'en 1899, elle possédait 58 navires, d'un tonnage collectif de 297.753 tonnes parmi lesquels figurait notamment l'*India* qui a servi de type à trois autres, *Egypt*, *Arabia*, et *China*.

En décembre 1902, elle annonçait un programme considérable de renouvellement de son matériel comportant la mise en chantier de sept nouveaux navires de grandes dimensions dont deux de 10.500 tonnes et de 15.000 chevaux de force effective, les autres devant être de 10.000 tonnes et recevoir des machines de 6.500 à 14.000 chevaux (1).

Compagnie Cunard (2). — Le véritable début de cette compagnie se place au 4 juillet 1840, date à laquelle le *Britannia* quitta la Mersey pour Halifax et Boston, emportant la malle anglaise. Il arriva dans le dernier de ces ports le 19, ayant accompli la traversée en 14 jours et 8 heures, y compris un arrêt de plusieurs heures à Halifax.

Depuis lors, la ligne a régulièrement fonctionné, s'accroissant des navires suivants : en 1848, de l'*America*, du *Niagara*, du *Canada*, de l'*Europa* (1825 tonnes et 680 chevaux) ; en 1850, de l'*Asia* et de l'*Africa*, qui avaient une force de 1.000 chevaux indiqués et brûlaient 76 tonnes, en faisant 12 nœuds et demi par heure. Chacun d'eux était en bois.

Le premier steamer en fer de la Compagnie Cunard fut le *Persia* (1856), qui atteignit une longueur totale de 121 m. 31 et qui était pourvu de machines à balancier latéral d'une puissance de 3.600 chevaux indiqués. Ce navire, qui était encore à roues, fut suivi d'un navire de même type achevé en 1862, le *Scotia*, avec lequel la traversée fut réduite à 8 jours,

(1) Sur les derniers navires construits par cette compagnie, voir les rapports à l'assemblée des actionnaires et sur le dernier plan de renouvellement, le rapport présenté à la 62e assemblée (décembre 1902).

(2) Voir notamment Maginnis, *The Atlantic Ferry*, p. 21 et suiv.

la vitesse atteignant 14 nœuds, et qui fut le dernier grand transatlantique à roues (1).

En même temps que le *Scotia*, la Compagnie Cunard fit entrer en service son premier paquebot à hélice, le *China*, suivi du *Cuba* (1863) et du *Java* (1865), puis le *Russia* (1867), qui eut des dimensions un peu plus considérables. Ce paquebot jaugeait 3.100 tonnes. Ses machines étaient à connexion directe, avec 2 cylindres de 85 pouces de diamètre. Les constructeurs étaient MM. J. et G. Thomson. Mais après quelques années de service, il cessa d'être considéré comme un navire de grande vitesse. Vendu en 1881 à la *Red Star Line*, il fut doté de machines Compound et continua à naviguer sous le nom de *Waesland*.

La Compagnie Cunard continua à ajouter à sa flotte des steamers en fer à hélice. Son premier navire muni de machines Compound fut le *Parthia*, mis en service en 1870 et suivi la même année par l'*Algeria* et l'*Abyssinia* qui avaient des machines à expansion ordinaire. En 1874, s'ajoutèrent à la flotte le *Bothnia* et le *Scythia*, munis de machines Compound; en 1879, le *Gallia*; en 1881, le *Servia*, construits (coque et machines) par la maison J. et G. Thomson, de même que les autres navires de la compagnie. Ce dernier navire, de 8.500 tonnes, qui avait 478 pieds de long, 52 de large et 41 de creux, fut en réalité, dit Maginnis, le premier de ce qu'on peut appeler le service transatlantique express : une place considérable fut réservée à la machine, en raison de la puissance qui lui était nécessaire pour fournir la grande vitesse qui commençait à être requise; par contre, il n'y avait qu'une place restreinte pour la cargaison. Le *Servia* fut le premier navire en acier de la Compagnie Cunard (2).

---

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

(2) Maginnis, *loc. cit.* D'après cet auteur, le premier transatlantique en acier fut le *Buenos-Ayrean*, de l'*Allan Line*, construit par Denny, de Dumberton, en 1879.

En 1882, la Compagnie Cunard mit en service un autre navire en acier, l'*Aurania*, dont les dimensions constituaient une réaction dans les proportions généralement adoptées de la longueur et de la largeur, 10 ou 11 à 1. Les dimensions étaient : longueur, 470 pieds ; largeur, 57 pieds 1/2, soit un rapport de 8 à 1. Il était de 13.360 tonnes.

Néanmoins, la Compagnie Cunard s'était laissée dépasser par ses concurrents ; pour reconquérir le premier rang, elle acheta un magnifique navire, l'*Orégon*, qui commença son service le 7 juin 1884 et le termina brusquement dans sa collision avec un schooner américain en bois, le 11 mars 1886.

Puis, la Compagnie Cunard fit construire par la maison John Elder, reconstituée sous le nom de Fairfield Shipbuilding C°, qui avait construit l'*Orégon*, deux grands navires de 13.300 tonnes, l'*Umbria* et l'*Etruria*, dont les dimensions sont les suivantes : longueur, 500 pieds ; largeur, 57 1/2 ; creux, 41, et qui, avec une force de 14.000 chevaux et consommant 320 tonnes par jour, atteignirent une vitesse de 19 nœuds (1).

En 1893, la Compagnie Cunard mit en ligne ses deux magnifiques paquebots *Campania* et *Lucania*. Leurs spécifications, comparées au *Britannia* de 1840, fourniront des rapprochements intéressants (2).

---

(1) Maginnis, *loc. cit.*

(2) Cette comparaison est empruntée au rapport présenté par M. Vétillard au VIII° congrès de navigation (1900).

	BRITANNIA 1840	CAMPANIA ET LUCANIA 1893
Construction de la coque	en bois	en acier
Longueur entre perpendiculaires	63 m. 09	183 m. 18
Largeur au maître couple	10 m. 485	19 m. 86
Rapport $\frac{l}{b}$	5,81	9,22
Creux sur quille	6 m. 89	12,65
Tirant d'eau	environ 5 m.	7 m. 62 aux essais 8 m. 40 au maximum de charge
Déplacement	environ 2.000 tonnes	18.000 t. aux essais 20.000 t. à pleine charge
Tonnage brut	1.154 tonneaux	12.950 tonneaux
Mode de propulsion	roues à aubes mues par une machine à balancier, à basse pression.	2 hélices mues par machines verticales à action directe, à triple expansion.
Puissance en chevaux indiqués sur les pistons	740 chevaux	31.050 chevaux
Pression de vapeur à l'admission	0 k. 63	11 k. 60
Vitesse du navire aux essais	»	23 n. 18
Vitesse du navire à la mer	8 n. 1/2	20 à 22 nœuds
Durée de la traversée	un peu plus de 14 jours	moins de 6 jours
Aménagements pour passagers — 1re classe	115	600
Aménagements pour passagers — 2e classe	»	400
Aménagements pour passagers — 3e classe	»	700 à 1000
Tonnage en marchandises	225 tonnes	1.620 tonnes
Consommation de charbon — par cheval et par heure	2 k. 31	0 k. 680
Consommation de charbon — par jour	38 tonnes	500 tonnes
Consommation de charbon — par voyage	570 tonnes	2.900 tonnes

La Compagnie Cunard, on l'a vu (1), a réalisé en 1902, avec le gouvernement anglais, un arrangement spécial, aux termes duquel elle doit mettre en service deux très grands bateaux d'une vitesse supérieure à celle des plus beaux paquebots, notamment des paquebots allemands. Ces nouveaux *Cunarders*, qui auront probablement une vitesse de 25 nœuds, sont destinés à marquer un nouveau progrès de l'architecture navale.

D'après l'état annexé au rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie, le 10 avril 1902, cette entreprise possédait à cette époque une flotte d'un ton-

(1) 1re partie, *Régimes britanniques*.

nage brut total de 114.410 tonnes (140.538 chevaux). Parmi les plus importants navires de cette flotte figuraient, avec le *Lucania* et le *Campania*, le *Saxonia* (14.280 tonnes et 10.100 chevaux) et l'*Ivernia* (14.057 tonnes et 10.000 chevaux).

Inman Line. — En 1850, William Inman, de Liverpool, fonda, avec la maison Richardson frères, de la même ville, la ligne qui porte son nom entre Philadelphie et Liverpool. Les premiers steamers de cette ligne furent le *City of Glasgow* et le *City of Manchester*, construits en fer, sur la Clyde, par MM. Tod et Mac Gregor.

Le *City of Glasgow* était un navire à hélice avec machines d'une puissance de 350 chevaux. Le navire mesurait 72 m. 20 de long et comportait 52 cabines de 1re classe, 85 de 2e et pouvait recevoir en outre 400 passagers d'entrepont et 1.200 tonnes de marchandises. L'équipage comprenait une soixantaine de personnes (1).

Comme le bateau similaire *City of Manchester*, ce paquebot avait été construit sur la Clyde et comportait 2 machines à balancier et à engrenage avec cylindres de 1 m. 80 de diamètre et course de 1 m. 52, actionnant une hélice à deux branches de 3 m. 96 de diamètre et 5 m. 49 de pas, la vapeur étant fournie à la pression de 0 k. 7 par trois chaudières pourvues de neuf foyers (2).

Le *City of Glasgow* quitta pour la première fois Liverpool le 11 décembre 1850. Il fut bientôt suivi d'autres paquebots similaires : *City of Manchester*, *City of Philadelphia*, etc.

En 1857, la compagnie abandonna Philadelphie pour New-York, et la rivalité avec la ligne Cunard devint plus âpre. En 1866, elle détint le record des traversées rapides : son paquebot *City of Paris* (premier du nom) accomplit, en novembre 1866, la traversée de Queenstown à New-York en huit jours

(1, 2) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

quatre heures (1), ce qui correspond à une moyenne de 13 n. 7.

En décembre 1869, le *City of Brussels* enleva à son tour le record des traversées d'Amérique en Europe (New-York-Queenstown), par sept jours ving-deux heures trois minutes (2).

Ce paquebot, du même type que le *City of Paris* (premier du nom), *City of Philadelphia*, *City of Bristol*, *City of London*, etc., qui constituaient la magnifique flotte de la compagnie Inman, fut lancé en 1869. Il mesurait 118 m. 90 de longueur entre perpendiculaires, sur 12 m. 26 de large et 8 m. 25 de profondeur, et jaugeait 3.747 tonneaux. Ses machines, d'une puissance de 3.000 chevaux-vapeur, avec condenseur à surface, comportaient deux cylindres horizontaux de 2 m. 30 de diamètre et 1 m. 22 de course, recevant de la vapeur à 2 k. 1, et assuraient une vitesse moyenne de 13 nœuds, avec une consommation de 110 tonnes de charbon par jour. Le *City of Brussels*, qui réduisit le premier la traversée à moins de huit jours (décembre 1869), périt, après avoir subi diverses transformations, le 7 janvier 1883, à la suite d'une collision avec le *Kirby Hall*, au large de l'embouchure de la Mersey (3).

Le *City of Berlin*, lancé en 1875, soutint la réputation de l'Inman Line et reconquit le record un instant enlevé par la *White Star*. Ce beau paquebot fut le premier à bord duquel ait été installée (en novembre 1879) la lumière électrique ; sa machine primitive, d'une puissance de 4.800 chevaux-vapeur,

---

(1) Le record était détenu alors, d'après le même auteur, par le paquebot de la compagnie Cunard *Scotia*, avec une traversée de huit jours quatre heures et trente-quatre minutes, en juillet 1866 ; ce même *Scotia* détenait aussi le record de la vitesse au retour (New-York-Queenstown) depuis sa traversée de huit jours trois heures soixante minutes, en décembre 1863.

(2, 3) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

comportait deux cylindres de 1 m. 83 et 3 m. 05 de diamètre, avec course de 1 m. 536. En 1887, elle a été remplacée par une machine à triple expansion, en même temps que les chaudières étaient pourvues du système Howden pour le tirage forcé.

Passé aux mains de l'*American Line*, ce paquebot, devenu le *Berlin*, a continué le service transatlantique ; sa vitesse moyenne pour 1896 n'a pas excédé 13 n. 6.

La *City of Rome* (1881) ne réalisa pas toutes les espérances qu'elle avait fait naître. Ce fut le premier paquebot à 3 cheminées. Son tonnage était de 13.500 chevaux et il mesurait 166m40 de long sur 15m95 de large.

En dehors du *City of Chicago*, acheté pour remplacer le *City of Brussels* en 1883, aucun steamer ne fut ajouté à la flotte de la compagnie, qui, en septembre 1886, à la suite d'une tentative malheureuse d'augmentation du capital par émission publique, fut rachetée par l'*International Navigation Company* des Etats-Unis, qui se transforma elle-même en *Inman and International Company* (1).

C'est cette nouvelle compagnie qui lança, en mars 1888, le paquebot *City of New-York*, bientôt suivi (avril 1889) du paquebot frère *City of Paris*, magnifiques navires en acier à double hélice, passés depuis dans la flotte de l'*American Line*, pour le compte de laquelle ils naviguaient à partir de 1893. En 1889, le *City of Paris* fit 515 milles marins dans une journée. C'est à ce navire que revient l'honneur d'avoir abaissé au-dessous de 6 jours la durée de la traversée. En 1889, il accomplit la traversée de Queenstown à New-York (2788 milles) en 5 jours 19 heures 18 minutes, soit une vitesse moyenne de 20 nœuds, et celle inverse (2.784 milles) en 5 jours 22 heures 50 minutes, soit une vitesse moyenne de 19 n. 5 (2).

---

(1) Cette compagnie fut connue sous le nom de *Red Star Line*.

(2) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

Guion Line. — La ligne Guion, fondée en 1866, par Stephen Barker Guion, Américain de naissance et ancien agent de la Compagnie Cunard, débuta avec le *Manhattan*, en fer, à hélice, de 102 mètres de long et 2.869 tonneaux, bientôt suivi du *Minnesota*, du *Nevada*, de l'*Idaho* et notamment du *Wyoming* et du *Wisconsin* (1870), navires en fer construits par MM. Palmer et des premiers qui aient été pourvus de machines Compound. En 1872, la Compagnie Guion mit à l'eau 2 navires, *Montana* et *Dakota*, entièrement différents des autres steamers. Leurs dimensions étaient de 121^{m}90 de long, 13^{m}30 de large et 12^{m}40 de profondeur; ils étaient pourvus de machine Compound avec dédoublement pour la première fois du cylindre BP (1).

Ces deux navires furent dépassés par l'*Arizona*, qui, construit en 1879, fit plusieurs belles traversées et accomplit en septembre 1881 la traversée New-York-Queenstown en 7 jours 7 heures 46 minutes, gagnant plus de 7 heures sur la traversée la plus rapide jusqu'alors, dans ce sens, celle du *City of Berlin*, de la ligne Inman (septembre 1875) (2).

L'*Arizona* mesurait 141^{m}40 de long, 14 mètres de large, 11^{m}30 de profondeur. Il jaugeait 5.164 tonneaux et était pourvu de machines Compound avec, pour la première fois, 3 manivelles calées à 120°. Le cylindre HP, de 1^{m}57 de diamètre, était placé entre les deux cylindres BP, de 2^{m}29 de diamètre. La course du piston était de 1^{m}67. 7 chaudières, avec 39 foyers, fournissaient la vapeur à 6 k. 7 et la consommation de charbon atteignait la moyenne de 125 tonnes par jour. Le succès de l'*Arizona* amena la compagnie à demander, aux mêmes constructeurs, John Elder et Cie de Glasgow, un autre navire en fer de même type, mais un peu plus grand et un peu plus puissant, l'*Alaska*, qui fut le premier à

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

(2) Ce record fut dépassé encore en août 1884 ; mais à cette époque, l'*Arizona* fut distancé par l'*Alaska*, lancé en 1881 (De Chasseloup-Laubat, *loc.cit.*)

réduire la durée de la traversée à moins de 7 jours (juin 1882).

Ce beau navire, de 152 m. 40 de long, se trouva en concurrence avec le *Servia* (Compagnie Cunard) et le *City of Rome* (Inman Line), qu'il battit. Le succès de ce « Grey hound » fut suivi de celui d'un autre, l'*Oregon*, le dernier navire ajouté à la flotte Guion. Ce paquebot, sorti des chantiers de John Elder et Cie, sur la Clyde, mesurait 152 m. 40 de longueur, 16 m. 50 de largeur et 12 m. 50 de profondeur. Ses machines, d'une puissance de 13.500 chevaux indiqués, étaient un des beaux spécimens de la machinerie marine. La consommation de charbon s'élevait à 310 tonnes par jour. Aux essais, sa machine atteignit 20 nœuds avec 12.380 chevaux indiqués et 62 tours d'hélice à la minute, et le premier voyage fut accompli à la vitesse moyenne de 18 nœuds un tiers. Ce paquebot pouvait recevoir 340 passagers de 1re classe, 92 de 2e classe, 110 de 3e classe. Le faux-pont supérieur pouvait, en outre, contenir 1.000 émigrants.

Ce beau navire, qui enleva le record dès son premier voyage en accomplissant la traversée Queenstown-New-York en 6 jours 10 heures 9 minutes, fut acheté plus tard par la Compagnie Cunard, au service de laquelle il sombra à la suite d'une collision, en juin 1884. A la mort de M. J.-B. Guion (décembre 1885) (1), la compagnie se transforma sous la désignation de *The Liverpool and Great Western Steamship Co*.

White Star Line. — La fondation de cette compagnie remonte à 1870. Une ligne de clippers portant le nom de *White Star* était passée, en 1867, sous la dirction de M. T.-H. Ismay, qui, comme directeur de la *National Line*, avait acquis l'expérience de la navigation à vapeur et qui conçut l'idée d'établir un service transatlantique de premier ordre, avec une flotte de steamers supérieurs à tous ceux qui existaient (2).

---

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

(2) Maginnis, p. 78 et suiv.

Avec l'appui de plusieurs personnages influents dans le monde maritime, il entra en négociation, en 1869, avec la maison Harland et Wolff, de Belfast, pour la construction de steamers du type le plus perfectionné. En 1870, il s'associa un collaborateur qui avait été précédemment sous ses ordres, M. William Imrie, et, en Février 1871, apparaissait sur la Mersey le premier paquebot de la ligne nouvelle, l'*Oceanic* (premier du nom).

Ce navire, de 3.601 tonnes (avec 420 pieds de long, 41 de large et 31 de creux), doit sa célébrité à cette circonstance qu'il a été le premier des grands transatlantiques très luxueux et très confortables. Avec son salon placé au milieu et tenant toute la largeur du navire, avec ses cabines largement éclairées, il obtint de suite la faveur des passagers.

Avec ses machines Compound, qui avaient été construites par Maudslay Sons & Field, à Londres, et qui consommaient environ 65 tonnes par jour, on obtenait une vitesse moyenne de 14 nœuds 1/2.

L'*Oceanic* fut suivi par d'autres navires du même type, qui constituèrent avec lui une flotte dont la régularité et la vitesse sans précédents consolidèrent la réputation de la compagnie. En 1874 et 1875, apparurent le *Britannic* et le *Germanic,* construits en fer par la maison Harland et Wolff, avec les dimensions suivantes : longueur 455 pieds, largeur 45, creux 33 3/4 ; tonnage 5.004 tonnes. Les machines du même type que celles de l'*Oceanic* et construites également par Maudslay Sons & Field, consommant 110 tonnes par jour, donnaient au navire une vitesse légèrement supérieure à 16 nœuds.

Ces navires furent les premiers à réduire la traversée de l'Océan à moins de 7 jours 1/2 et, en 1892, ils continuaient leurs services avec succès, après 16 ans, avec les machines et chaudières du début (1).

---

(1) Maginnis, p. 85.

Après quelques années, où elle se borna à mettre en service des paquebots ordinaires et des cargoboats, la *White Star* fit un nouveau progrès, à la suite d'un accord avec l'Amirauté britannique. Elle fit construire deux navires qui eurent aussi leur heure de célébrité, le *Teutonic* et le *Majestic*. Ces deux paquebots, identiques, furent commandés par la *White Star* à MM. Harland et Wolff.

Le *Teutonic* fut lancé le 19 janvier 1889 et le *Majestic* le 29 juin suivant. Les temps de leurs premières traversées de Queenstown à New-York furent : 6 jours 14 heures 20 minutes pour le premier, 6 jours 10 heures 30 minutes pour le second. Mais, en avril 1891, le *Teutonic*, luttant de vitesse avec le *City of New-York*, qui partait aux mêmes jours, accomplit la traversée en 5 jours 19 heures 5 minutes, ce qui correspond à une vitesse de 20 n. 18. La vitesse moyenne pour 1896 (mesurée sur bases) a été de 18 n. 91 pour le *Teutonic* et de 18 n. 76 pour le *Majestic* ; en 1897 les chiffres correspondants ont été 18 n. 90 et 18 n. 71 (1).

Ces paquebots, construits en acier Siemens, mesuraient 177 m. 40 de longueur totale, 17 m. 37 de large et 12 m. 80 de creux ; leur tonnage brut était de 9.685 tonneaux. Ils étaient pourvus de deux hélices jumelles actionnées par deux machines à triple expansion, d'une puissance totale de 18.000 chevaux-vapeur indiqués.

La *White Star Line* a mis en service, en 1899, un gigantesque paquebot qui est devenu célèbre, dès sa construction, en raison de ses proportions colossales qui marquent un nouvel accroissement dans les dimensions des navires transatlantiques. C'est le second *Oceanic*.

Le nouvel *Oceanic* a, de tête en tête, une longueur totale de 216 m. 03, et, entre perpendiculaires, 208 m. 77 ; sa largeur au maître-bau atteint 20 m. 73, son creux 14 m. 63, et, enfin,

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

son tirant d'eau, 9 m. 905. Son déplacement est estimé à 28.500 tonnes anglaises, ce qui correspond effectivement à 28.957 tonnes métriques. Son tonnage est de 17.274 tonnes.

La Compagnie White Star possède aussi d'immenses cargo-boats. En 1898, on citait comme le plus grand cargo-boat à flot son *Cymric*, dont le tonnage était de 12.500 tonneaux, soit 2.300 de plus que le *Georgic* (le plus grand cargo-boat de la *White Star* après le *Cymric*).

Le *Cymric* est un navire à double hélice ; il mesure 182 m. 88 de long sur 19 m. 50 de large et 12 m. 80 de profondeur. Ses machines (une par hélice) sont à quadruple expansion et peuvent donner une puissance totale de 6.500 chevaux-vapeur. La vitesse aux essais a été de 15 nœuds et le premier voyage entre Liverpool et New-York s'est effectué en 11 jours 2 heures 49 minutes, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 11 n. 5. Ce navire peut recevoir d'énormes chargements. Il comporte d'ailleurs des installations pour 50 passagers de première classe, et il peut recevoir 800 passagers d'entrepont.

Ce bateau est construit sur les mêmes principes généraux que tous ceux de la *White Star*. Ni à l'avant, ni à l'arrière, on ne trouve les ponts en dos de tortue, qui avaient été originairement installés à bord des bateaux de la compagnie. On a constaté, en effet, que ces longs transatlantiques n'étaient nullement dangereux, grâce à leur franc-bord considérable et l'abandon de ces ponts surbaissés a fait gagner beaucoup de place pour les aménagements intérieurs.

Pour la *White Star*, ou plutôt pour la grande combinaison dont elle fait maintenant partie (Trust Morgan), les chantiers Harland et Wolff ont construit le *Cedric* (mis à l'eau le 4 sepbre 1902), qui mesure 213 m. 50 de long sur 22 m. 87 de large, déplace 37.870 tonnes (tonnage brut 21.000 tonnes) et peut réunir 3.000 passagers de 1re, 2e et 3e classe, outre 350 hommes d'équipage et de service.

Flottes diverses (1). — Dès 1851, la Compagnie *Glasgow and New-York Steam-Packet* établit un service rapide entre Glasgow et New-York. Ce service fut assuré d'abord par le *Glasgow*, puis par le *New-York* et l'*Edinburgh*. La ligne prospéra jusqu'en 1858, époque à laquelle la perte du *New-York* lui porta un coup dont elle ne se releva pas.

Le service organisé également entre Glasgow et New-York, en 1858, par l'*Anchor Line*, eut une meilleure destinée. Inauguré avec le *Tempest*, il devint bientôt assez prospère pour justifier des départs hebdomadaires (1863). C'est cette compagnie qui introduit la première les procédés frigorifiques par l'air sec pour le transport des viandes. Les premiers essais furent faits en 1879 à bord du *Circassia*.

En août 1852, la maison Mac Kean, Mac Lasty et Lamont, de Liverpool, passa avec le Gouvernement canadien un contrat aux termes duquel elle assumait l'organisation d'un service transatlantique moyennant un subside annuel de 600.000 fr. Dès 1853, le premier paquebot de cette compagnie, le *Geneva*, naviguait de Liverpool à Québec. Vinrent ensuite : l'*Ottawa*, le *Cleopatra*, etc. Le service dura jusqu'en 1853. Il fut interrompu pendant la guerre de Crimée, puis rétabli par Sir Hugh Allan, du Canada, qui, de concert avec ses frères, de Glasgow, organisa l'*Allan Line*.

Le premier navire de cette compagnie fut le *Canadian*, qui partit de Liverpool le 20 septembre 1854 pour Québec et Montréal. C'était un navire en fer à hélice, construit par Denny, de Dumbarton, de 84 m. 73 de long sur 10 m. 36 de large et 7 m. 32 de creux, jaugeant 1.873 tonneaux. Il fit le service avec l'*Indian*, bateau similaire. Depuis, la flotte de la compagnie s'est accrue successivement d'unités telles que les navires suivants : *North American*, *Circassian*, *Polynesian*, *Sarmatran*. En 1880, la compagnie lança le *Parisian*,

(1) V. Maginnis et Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

construit par Napier, et mesurant 134 mètres de long sur 14 mètres de large et 10 mètres de creux, avec un tonnage de 5.365 tonneaux et machine Compound.

Mentionnons encore la *Dominion Line*, qui inaugura en 1852 son service pour passagers entre Liverpool et Québec, et dont il faut citer le *Vancouver*, construit en 1884 sur le modèle du *City of Chicago* de l'*Inman Line* et le *Labrador*, construit en 1891, à Belfast.

III. — Flottes Allemandes. — En Allemagne, deux grandes entreprises, la Compagnie Hambourgeoise-Américaine et le *Norddeutscher-Lloyd* offrent un intérêt particulier, au point vue de l'histoire du matériel de l'industrie des armements. Elles sont anciennes et sont demeurées longtemps à l'état d'entreprises restreintes. Puis, à la fin du dix neuvième siècle, elles ont pris un essor prodigieux, appelant à elle des capitaux considérables, multipliant leurs lignes, achetant les flottes entières d'autres entreprises plus petites et enfin faisant construire une série de très grands paquebots transatlantiques destinés à dépasser en vitesse tous leurs concurrents : superbes échantillons construits à grands frais, dans un but de prestige et de réclame et qui, en même temps, ont marqué des progrès de l'architecture navale.

Hamburg Amerikanische Packetfarht Actiengesellschaft. — Cette compagnie, fondée en 1847, fit naviguer à son début, son premier *Deutschland*, paquebot à voiles et en bois, de 717 tonnes, dont elle a aimé, cinquante ans après, à faire figurer l'image à côté de celle de son nouveau et superbe *Deutschland*, de plus de 16.000 tonnes, rapprochement qui rend effectivement saisissante la transformation accomplie. Le paquebot à voiles *Deutschland* fut suivi du *Nord-Amerika*. Puis vinrent le *Borussia*, et l'*Hammonia*, lancés en 1853 et qui furent les premiers paquebots à vapeur de la compagnie : d'abord employés au transport des troupes anglaises et françaises en Crimée, ils ne commencèrent guère qu'en 1857 un service

régulier entre Hambourg et New-York. La même année, furent mis en service deux autres paquebots dont l'un, l'*Austria*, fut détruit par le feu dès l'année suivante (13 septembre 1858). La période qui suivit fut médiocrement heureuse pour la compagnie. En 1873, on remarque la mise à flot de son paquebot *Lotharingia*, de 73 m. 20 de long, avec machine Compound de 700 chevaux. Ce fut le premier grand paquebot produit par l'industrie allemande. C'est à partir de 1889 que la compagnie multiplia ses acquisitions de grands paquebots. Cette année-là apparurent l'*Augusta Victoria*, sorti des chantiers Vulcan, de Stettin, et le *Columbia*, construit par Laird frères, de Liverpool. Avec ces paquebots, la compagnie parvint aux vitesses en service courant de 17 à 18 nœuds. Le *Columbia* (143 m. 24 de longueur totale), paquebot à deux hélices avec machines à pilon à triple expansion, à trois cylindres (13.680 chevaux indiqués) fit son premier voyage entre Southampton et New-York en 6 jours 21 heures 23 minutes, soit à une vitesse de 18 n. 5. Au retour, la vitesse fut de 18 n.9. En 1890, il fit des traversées à des vitesses supérieures à 19 n. (1).

Le *Fürst-Bismark* (1891), construit par les chantiers Vulcan, marque de nouveaux accroissements. Sa coque, en acier, atteint 153 m. 16 de longueur à la flottaison. Ses deux machines à triple expansion développent une puissance totale de 16.400 chevaux (2). Dix cloisons étanches transversales et une cloison longitudinale, s'étendant jusqu'au pont supérieur dans la salle des machines, le divisent en treize compartiments disposés de telle sorte que deux compartiments contigus puissent se remplir sans faire sombrer le bâtiment. Un double fond règne sur les deux tiers de la longueur du navire; il est divisé en dix-huit compartiments, dont quelques-uns servent de réservoir pour l'eau d'alimentation.

La vitesse aux essais a été de 20 nœuds 7, et, en 1891, la

(1, 2) De Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

durée moyenne de la traversée a été, à l'aller (Southampton-New-York) de six jours vingt heures cinquante-cinq minutes, ce qui correspond à une vitesse de 18 nœuds; avec le retour, la moyenne générale a été de près de 19 nœuds. Le meilleur voyage à l'aller a été effectué en six jours quatorze heures quinze minutes, en mai 1891 (vitesse moyenne, 19 nœuds 5), et le meilleur voyage au retour, également en mai, en six jours treize heures vingt-cinq minutes (vitesse moyenne, 19 nœuds 78). La meilleure journée au cours de ces voyages a été de 498 milles marins durant le voyage d'aller ; ce parcours correspond à une vitesse de 20 nœuds 75. En septembre 1894, le *Fürst-Bismarck* a fait la traversée Southampton-Sandy Hook en six jours dix heures trente-deux minutes, et, en août 1896, ce temps a été réduit à six jours neuf heures quarante-trois minutes (19 nœuds 85) (1).

Enfin, après avoir mis en ligne quelques autres grandes unités, la Compagnie Hambourgeoise-Américaine mit en service, en 1900, son célèbre *Deutschland*, d'une jauge brute de 16.000 tonneaux, d'une longueur de 202 mètres, d'une largeur de 20 m. 40 (23.000 tonnes de déplacement). Les machines, à quadruple expansion, développent une force de 33.000 chevaux, et il atteint la vitesse moyenne de 23 nœuds et demi.

A côté des grands paquebots affectés au service express, la compagnie possède des paquebots à deux hélices de moindre vitesse, le *Pennsylvania*, le *Pretoria*, le *Graf Waldersee* et le *Patricia*.

La flotte de la compagnie, qui dessert des lignes très variées, s'est accrue depuis 1897 dans des proportions énormes, soit par la construction d'échantillons appropriés à ces lignes, soit par l'acquisition de plusieurs petites flottes, notamment de celles de la *Kingsin Linie*, en 1898, de la Compagnie *de Freitas*, en 1900, de la Compagnie *Atlas*, en 1901.

---

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

L'état des navires composant la flotte de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine, à la fin de mars 1898, faisait ressortir un tonnage global brut de 323.232 tonnes en y comprenant les navires en construction. Il s'y ajoutait seulement 13.657 tonnes sous le titre de bateaux fluviaux et d'allèges (1).

L'état donné pour la fin de mars 1902 accusait un tonnage global de vapeurs au long cours *(oceandampfer)*, y compris les vapeurs en construction, de 630.091 tonnes. Sous le titre bateaux fluviaux, d'allèges, etc., figurait un tonnage de 31.264 tonnes. Ainsi grossie, la flotte s'élevait au chiffre de 661.355 tonnes (2).

Norddeutscher Lloyd. — Cette compagnie, constituée en 1857 à la suite de la fusion de plusieurs entreprises brêmoises, débuta en juin 1858 avec 4 navires : *Bremen*, *New-York*, *Hudson* et *Weser*, construits par MM. Caird, de Greenock, et pourvus de machines à pilon à basse pression.

En 1862, la Compagnie mit à flot le *Hansa*, puis en 1863, l'*Amerika*, dont l'arbre en acier fondu, fourni par la maison Krupp, encore à peu près inconnue à cette époque, fit l'admiration des visiteurs de l'Exposition de Londres en 1862. L'*Amerika* était pourvu de machines Compound d'une puissance de 2.000 chevaux indiqués. Il fit la traversée de New-York à Southampton en 10 jours 9 heures 30 minutes. L'*Amerika* et le *Hansa*, furent les premiers paquebots allemands pourvus de condenseurs à surface.

La flotte s'augmenta bientôt du *Herman*, du *Deutschland* et de l'*Union*, tous construits dans les chantiers Caird, à Greenock, et, en 1866, le service hebdomadaire entre Brême et New-York était assuré d'une façon exclusive par des vapeurs. La ligne, qui faisait escale à Southampton, recevait une partie du service postal américain. Elle créa des services

(1) Tableau annexé au rapport à l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1898.

(2) Tableau annexé au rapport à la même assemblée, 27 mars 1902.

spéciaux pour Baltimore, puis pour la Nouvelle-Orléans en 1869, pour les Indes Occidentales en 1870, pour le Brésil en 1871. Malgré la guerre et la crise commerciale qui suivit, le Lloyd allemand mit en service de 1871 à 1878, 14 nouveaux paquebots, parmi lesquels figuraient le *Feld-marschall Moltke* et le *Minister Roon*, vendus en 1875 à la Compagnie P. et O. En 1880, sa flotte comprenait 26 paquebots transatlantiques.

Pour lutter contre les Compagnies Cunard, White Star et Guion, le Lloyd mit en service (1881) son premier paquebot rapide, l'*Elbe*, construit par John Elder, jaugeant 4.500 tonneaux et mesurant 128 m. de long sur 13 m. 72 de large et 10 m. 67 de creux.

Les machines, du type Compound à trois cylindres, développaient 5.600 chevaux-vapeur indiqués et sa vitesse était de 16 nœuds. Il pouvait recevoir 1.218 passagers et son équipage se composait de 168 hommes. Dès 1881, il fit la traversée Southampton à New-York en 8 jours 12 heures 50 minutes, et le retour en 8 jours 9 heures 10 minutes (1).

De 1881 à 1887, les chantiers Fairfield fournirent à la compagnie allemande, en outre de l'*Elbe*, les paquebots similaires le *Werra* (1882) et le *Fulda* (1883), de 5.000 et 6.300 chevaux indiqués : l'*Ems* et l'*Eider* (1884), la *Trave*, l'*Aller* (1886), la *Saale* (1886), le *Lahn* (1888). La puissance de l'*Elbe* n'était que de 5.600 chevaux, tandis que celle du *Lahn* a atteint 12.500 chevaux, la consommation passant de 118 à 170 tonnes et la vitesse de 16 à 19 nœuds. L'*Aller* et la *Trave* furent les premiers paquebots transatlantiques du Lloyd pourvus de machines à triple expansion.

Le *Werra* et le *Fulda* furent affectés, ainsi que le premier *Kaiser Wilhem II*, sorti en 1889 des chantiers Vulcan, au service transatlantique au départ de Gênes. Le *Lahn*, construit sur les mêmes chantiers, fut le premier transatlantique

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

à cinq cylindres (deux cylindres HP, un cylindre intermédiaire et deux cylindres BP) (1).

En 1885, la compagnie inaugura ses deux lignes de l'Extrême Orient et d'Australie, sur lesquelles circulèrent des navires remarquables tels que le *Barbarossa* et le *Frederich der Grosse*, également construits en Allemagne. La compagnie se passa alors du concours de l'étranger pour la construction de ses navires. Sur les 44 navires à vapeur (représentant au total un tonnage brut de 252.000 tonnes, et une puissance de 245.630 chevaux indiqués), lancés par elle de 1880 à 1898, 23, représentant 143.500 tonnes et 128.930 chevaux, ont été construits en Allemagne, et la Compagnie Vulcan seule en a fourni 14 d'un tonnage total de 83.500 tonnes et d'une puissance de 90.000 chevaux indiqués (2).

En 1890, le Lloyd lança deux nouveaux navires, le *Havel* et le *Spree*, également construits par les chantiers Vulcan. Ces navires mesurent 141 m. 12 de longueur à la flottaison, sur 15 m. 80 de largeur et 10 m. 40 de creux.

En 1895, le Lloyd crée ce qu'il appelle la classe *Barbarossa*. Il s'agit de navires destinés à recevoir une cargaison très importante, en même temps qu'un nombre considérable de passagers, les deux services étant complètement indépendants l'un de l'autre. Ce sont des navires doués d'une vitesse de 14 à 15 nœuds (3).

En 1897 (4 mai) est lancé pour le Lloyd aux chantiers Vulcan le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, dont la longueur sur le pont atteint 197 mètres 50, d'un tonnage de 14.349 tonneaux enregistrés et dont les machines développent 28.000 chevaux. Sa vitesse marque un nouveau progrès sur les autres paque-

---

(1, 2) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

(3) L'espace total réservé aux passagers des cabines est aménagé sous forme d'une superstructure puissante qui s'élève au centre du navire. Les navires de ce type peuvent transporter 250 passagers de 1re classe, 120 de 2e, 1.300 à 1.500 passagers d'entrepont.

bots rapides. Il accomplit sa première traversée entre les Needles et Sandy-Hook en 5 jours 22 heures 45 minutes, soit à la vitesse moyenne de 21 nœuds 39, supérieure à celle du *Lucania* et à celle du *Saint-Paul*.

En 1900, le Lloyd met en service le paquebot *Kaiserin-Maria-Theresia*, long de 646 pieds et large de 52, construit à Stettin.

Puis la flotte du Lloyd s'enrichit d'un nouveau paquebot plus grand que les précédents. Le 30 mars 1901, toujours à Stettin, est lancé le *Kronprinz Wilhelm*. C'est un paquebot à double hélice de 202 mètres (663 pieds) de longueur, 20 m.1 (66 pieds) de largeur et 13 m.1 (43 pieds) de profondeur. La capacité est d'environ 15.000 tonnes brutes enregistrées, le déplacement du navire complètement chargé est de 21.300 tonnes. Ce bateau appartient au type du *Kaiser Wilhelm der Grosse*; il le dépasse toutefois d'environ 15 pieds en longueur.

Les appareils moteurs avec leurs générateurs, également sortis des ateliers Vulcan, consistent en 2 machines à six cylindres à quadruple expansion, en groupes équilibrés d'après le système Schlick. La puissance indiquée est de 33.000 chevaux-vapeur. Chacune de ces machines transmet le mouvement à une hélice de bronze à 4 ailes par un arbre de couche d'environ 42 mètres de longueur. Les manivelles, divisées en 4 parties, et les tiges de piston, d'un diamètre de 610^{mm}, sont en acier nickelé; les colliers d'hélice épais de 630^{mm} sont en acier fondu au creuset, les parties diverses des tiges motrices sont en acier Siemens-Martin. La vapeur est fournie par 12 chaudières doubles et 4 simples qui travaillent à 15 atmosphères. Les chaudières sont disposées en 4 groupes; à chacun appartient une cheminée de 4 m.4 de diamètre extérieur, d'une hauteur totale de 34 m.5 au-dessus de la quille. Les chambres de chauffe sont ventilées d'une façon puissante, à la fois naturellement et à l'aide de forts ap-

pareils ventilateurs au nombre de 8. Le nombre total des machines à vapeur installées sur ce navire est de 63, avec 124 cylindres à vapeur. Le paquebot contient 214 cabines de 1re classe, avec 405 lits et 198 lits-sofas ; 102 cabines de 2e classe avec 312 lits et 37 lits-sofas. La 3e classe peut recevoir dans les entreponts 702 personnes. Outre les cabines de 1re classe aménagées pour 1, 2, 3 ou 4 passagers, il existe aussi pour les passagers de 1re classe 8 appartements et 4 cabines de luxe.

Des appareils électriques placés dans l'habitacle permettent au capitaine ou à l'officier de quart de savoir à chaque instant quelles cloisons se trouvent fermées. Toutes les pièces d'habitation sont éclairées à l'électricité, chauffées à la vapeur, largement ventilées. Les soutes à charbon, disposées en cercle autour des 4 groupes de chaudières, contiennent environ 4.450 tonnes de charbon. La consommation est d'environ 500 tonnes par jour.

L'équipage comprend 500 personnes environ.

Après le *Kronprinz Wilhelm*, le *Norddeutscher Lloyd* met en ligne un nouveau paquebot encore plus grand : le *Kaiser Wilhelm II*, lancé à Stettin en présence de l'empereur d'Allemagne, en 1902. D'une longueur de 215 m. 34 et d'une jauge de 20.000 tonnes, ce paquebot a quatre machines à quatre cylindres et à quadruple expansion, qui doivent développer 38.000 à 40.000 chevaux. Chacune des lignes d'arbres de couche (1) comprend un arbre à six coudes en acier-nickel, un arbre de butée en acier-nickel également, cinq arbres intermédiaires en acier Martin-Siemens et un arbre porte-hélice en acier au creuset avec une hélice en bronze du poids de 30.000 kilogrammes. La vapeur est fournie par

(1) L'une de ces lignes d'arbres de couche s'étendait, sur une longueur de 71 mètres, dans le pavillon Krupp, à l'Exposition de Düsseldorf, en 1902.

douze chaudières doubles et sept chaudières simples ayant une surface de chauffe de 10.000 mètres carrés.

Pour avoir une idée de l'accroissement du matériel du *Norddeutscher Lloyd*, il ne suffit pas de signaler ces grands paquebots. Voyons à quel tonnage s'élève sa flotte. A cet effet, comparons les états qui figurent respectivement aux tableaux annexés aux rapports présentés à l'assemblée générale des actionnaires en 1897 et en 1902. Le premier fait ressortir une flotte de 68 navires d'un tonnage collectif brut de 212.260 tonnes et d'une puissance collective de 188.481 chevaux. Il s'y ajoute seulement 17.000 tonnes environ d'allèges et de prames à charbon. Le second tableau énumère comme matériel, en mars 1902 : 1° une flotte de 66 navires de grande ligne, d'un tonnage global brut de 397.705 tonnes et d'une force collective de 309.060 chevaux, chiffres montant à 476.205 tonnes et 385.460 chevaux, si l'on y ajoute les navires en construction ; 2° une flotte affectée au cabotage sur les côtes de l'Inde et de la Chine (*dampfer der Indisch-Chinesischen Küstenfarht*), d'un tonnage de 64.717 tonnes (39.180 chevaux) ; 3° une flottille de 44 vapeurs de rivière ; 4° les navires-écoles (voiliers), l'un en service, l'*Herzogin Sophie-Charlotte*, l'autre, alors en construction, l'*Herzogin Cecilie* ; 5° une flottille de 146 allèges de mer et chalands divers de 32.451 t. En réunissant tous ces éléments, ce tableau faisait ressortir qu'en mars 1902, le matériel du *Norddeutscher Lloyd* représentait un tonnage brut de 587.070 tonnes. En notant ce rapide accroissement du matériel de la compagnie (1), il convient de remarquer enfin la diversité des éléments qui le composent, diversité qui contribue à la prospérité et à la force de la compagnie. Ainsi la flotte obscure des

(1) De même que la Compagnie Hambourgeoise-Américaine, la N. D. L. a accru son matériel par l'acquisition de petites flottes : elle a acquis les steamers de la *Scottish Oriental Steamship Company* et ceux de la ligne Holt. V. au surplus, sur ces compagnies, 5e partie et annexes.

caboteurs sert puissamment les navires au long cours des lignes d'Extrême-Orient, tout en rapportant par eux-mêmes d'importants bénéfices ; les allèges de mer aussi sont des auxiliaires très utiles : ces flottilles vassales ou subalternes travaillent à entretenir la vie et à soutenir la magnificence des grandes unités aux noms impériaux ou princiers.

En dehors des deux grandes entreprises de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine et du Norddeustcher Lloyd, il existe en Allemagne de nombreuses compagnies de navigation qui, bien que moins importantes, mériteraient de retenir l'attention (*Hamburg-Sudamerikanische Dampfschiffarhts-Gesellschaft*, Compagnies Hansa, Kosmos, Compagnies du Levant et de l'Afrique Orientale, etc.). Mais nous nous proposions seulement de mentionner quelques échantillons des deux flottes les plus importantes.

IV. — Flottes américaines. — Parmi les anciennes compagnies transatlantiques se trouve la *Collins Line*, fondée aux Etats-Unis en 1848, dans le but de faire concurrence aux steamers anglais. Elle commença son exploitation le 27 avril 1849 avec une flotte de très beaux navires à vapeur en bois, à roues, l'*Atlantic*, l'*Arctic*, le *Baltic*, le *Pacific*, de 2.860 tonnes, construits par William Brown, à New-York, et qui avaient 282 pieds de long, 45 1/2 de large et 32 de profondeur. Les machines, construites à New-York par les *Novelty Ironworks*, étaient du type à balancier. Les roues avaient 35 pieds 1/2 de diamètre. La vitesse était de 12 nœuds 1/2 par heure. Chacun d'eux coûtait £. 100.000. Il ne fut pas regardé à la dépense, en tant qu'il s'agissait de dépasser les meilleurs *liners* de la Compagnie Cunard. Aussi, au point de vue financier, cette entreprise ne fut pas un succès. D'ailleurs la compagnie subit un gros désastre par suite de la perte, en septembre 1854, de l'*Arctic*, qui se jeta sur un petit steamer français, la *Vesta*, par un brouillard épais, et périt avec 322 personnes, parmi lesquelles se trouvaient la femme et la fille de M. Col-

lins, fondateur et directeur de la ligne. Deux ans après, survint un autre sinistre : ce fut la perte du *Pacific*, parti de Liverpool en juin 1856 et perdu sans nouvelles (1).

Le dernier des grands steamers à roues et en bois de la ligne Collins fut l'*Adriatic*, qui arriva pour la première fois à Liverpool en décembre 1857 : il était à l'époque le navire le plus beau et le plus rapide. Construit par Steers à New-York, il avait 355 pieds de long, 50 de large, 33 de profondeur et son tonnage brut était de 3.670 tonnes. La machine, construite aux *Novelty Works*, à New-York, consistait en 2 cylindres oscillants de 100 pouces de diamètre chacun, avec une force de 2.500 chevaux. Les roues avaient 40 pieds de diamètre et, à raison de 17 révolutions par minute, fournissaient une vitesse de 13 nœuds, la consommation étant de 85 à 90 tonnes par jour. Lors de la liquidation de la *Collins Line*, en janvier 1858, l'*Adriatic* fut mis de côté, puis vendu pour un service organisé au départ de Galway (Irlande) en 1861 ; cette ligne n'ayant pas eu de succès, le navire fut laissé en réserve à Birkenhead et finalement vendu pour servir de corps mort dans l'ouest de l'Afrique. Les deux autres navires qui restaient, l'*Atlantic* et le *Baltic* ont été convertis en voiliers (2).

Deux autres lignes américaines se fondèrent sans succès. Ce fut l'*Ocean Steam Navigation Company*, qui établit en 1842 une ligne entre New-York et Brême avec escale à l'île de Wight. Ce fut ensuite la *New-York and Havre Steam Navigation Company*, fondée en 1848 et dont les navires eurent une navigation malheureuse (3).

La fin de la Compagnie Collins marqua la disparition du pavillon américain sur les lignes transatlantiques, où il ne devait reparaître que trente-cinq ans plus tard.

Pourtant l'*American Line*, en 1879, inaugura un service avec 4 navires en fer à hélice : *Ohio*, *Indiana*, *Pennsylvania*

(1, 2, 3) Maginnis, p. 41 à 44.

et *Illinois*, construits sur les chantiers Cramp de Philadelphie. Ces navires mesuraient 104 m. 50 de longueur, 13 m. 10 de large et 10 m. 50 de creux ; leur tonnage était de 3.119 tonneaux. Au bout de quelques années de service entre Philadelphie et Liverpool, ils furent repris, en 1884, par l'*International Company*, des Etats-Unis, plus connue sous le nom de *Red Star Line*, qui devait deux ans plus tard, fusionner avec la Compagnie Inman sous le nom d'*Inman and International Company* et devenir l'embryon de la nouvelle *American Line* (1).

Quand l'*American Line* fit reparaître le pavillon américain parmi les transatlantiques, elle avait dans son matériel, le *City of New-York* et le *City of Paris*, qui devinrent le *New-York* et le *Paris*, beaux paquebots provenant de la Compagnie Inman. Elle leur adjoignit le *Saint-Louis* et le *Saint-Paul*, construits par la maison Cramp, de Philadelphie. D'une longueur de 168 m. 86, chacun de ces paquebots a des machines à quadruple expansion d'une puissance de 20.000 chevaux. Ils furent transformés en croiseurs auxiliaires durant la guerre hispano-américaine (1898).

ARTICLE III. — RÉSUMÉ SUR LE MATÉRIEL NAVAL COMMERCIAL A VAPEUR.

Après avoir dit comment quelques-unes des grandes flottes commerciales à vapeur se sont progressivement accrues ou renouvelées par la mise en service d'unités de plus en plus remarquables au point de vue de l'art de la construction navale s'adaptant aux plans des armateurs, il est utile de chercher à se rendre compte des progrès généraux qui ont été réalisés en ce qui touche l'ensemble du matériel naval à vapeur.

(1) L. de Chasseloup-Laubat, *loc. cit.*

Pour la période comprise entre 1848 et 1898, l'ingénieur américain M. E.-L. Corthell (1) a extrait des registres et répertoires du Lloyd anglais les chiffres suivants quant au tonnage total et au tonnage moyen.

	Tonnage total	Tonnage moyen
1848.	74.700	310
1873.	4.328.193	841
1881.	6.745.193	1.055
1891.	12.825.709	1.331
1898.	17.889.006	1.587

Puis, s'attachant à l'étude des dimensions des *vingt plus grands vapeurs*, il arrivait à faire ressortir les moyennes suivantes :

	Longueur moyenne		Largeur moyenne		Profondeur moyenne		Tirant d'eau moyen		Tonnage moyen
1848	70 m.	10	11 m.	00	7 m.	10	5 m.	80	1.430 T.
1873	118	90	13	70	9	60	7	30	4.413 »
1881	140	20	13	70	9	10	7	30	4.900 »
1891	154	50	16	60	9	40	8	20	6.977 »
1898	164	90	18	60	11	90	9	40	10.717 »

En ce qui touchait la vitesse, le même travail faisait constater que la vitesse moyenne des vingt *plus grands* vapeurs était passée de 9 nœuds 2, en 1848, à 18 nœuds, en 1898, et que la vitesse des vapeurs *les plus rapides* était passée, entre les deux mêmes époques, de 10 nœuds à 22.

Depuis 1898, les dimensions et la vitesse d'une partie du matériel à vapeur se sont encore accrues. Voici, par exemple, le tonnage des plus grands steamers lancés en 1902 sur les chantiers anglais :

Steamers.	Tx. br.	Steamers.	Tx. br.
Cedric	21.000	*Ionic*	12.332
Arabic	15.860	*Corinthic*	12.231
Carpathia	12.900	*Mayflower*	11.960

(1) *Le commerce maritime, son présent, son passé, son avenir.*

L'enquête anglaise sur les subventions (rapport du *Select Committee*, 1902) signale que, la Grande-Bretagne avait ou allait avoir, pour 1902-1903, 35 navires de plus de 10.000 tonnes et l'Allemagne 25.

En ce qui concerne la vitesse, on a vu que certains paquebots allemands avaient atteint 23 nœuds et demi et que la Compagnie Cunard devait mettre en chantier des paquebots d'une vitesse de 25 nœuds.

De semblables vitesses soulèvent des problèmes très complexes. Pour avoir une idée de l'accroissement de dimensions que nécessite l'accroissement de la vitesse, on peut prendre l'exemple suivant qu'on a tiré de la comparaison des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique. Pour passer de la vitesse de 12 nœuds, qu'avait, en 1864, le *Washington*, à celle de 20 nœuds, celle de la *Savoie*, il a fallu porter le déplacement de 6.890 à 15.410 tonneaux, et la puissance des machines de 3.200 à 22.000 chevaux. C'est-à-dire que pour augmenter la vitesse de 8 nœuds, soit de 67 °/₀, il a fallu accroitre le déplacement de 141 °/₀, et la puissance des machines de 590 °/₀.

Dans ces conditions, la question de la vitesse se rattache à celle de la profondeur des ports (1).

Nous n'avons pas à rechercher dans cette partie de notre travail, une autre face du problème du matériel, à savoir quel est le coût et quelle est l'utilisation des différents types de navires qui viennent d'être passés en revue. Nous avons voulu seulement ici retracer les principaux progrès de l'architecture navale et montrer quel est le magnifique matériel dont les conceptions des ingénieurs, au cours du dix-neuvième siècle, ont doté l'industrie des armements. D'autres progrès sont en voie de réalisation. Ainsi, on en entrevoit de considérables qui se rattachent à l'idée de la substitution de turbines

(1) V. deuxième partie, *Les ports*.

à vapeur aux moteurs ordinaires (1). Il n'y a pas à en faire état ici. Il suffit d'avoir groupé les progrès qui ont reçu, dans l'histoire de l'art des constructions navales, au dix-neuvième siècle, comme une consécration définitive.

---

(1) Les succès de la *Turbinia* et de la *Viper* (qui a malheureusement coulé près d'Alderney, au cours des grandes manœuvres), ont amené la construction en Angleterre d'un paquebot mû par des turbines, le *King-Edward*, long de 85 mètres, large de 9 mètres. Sa vitesse aux essais a été de 20 nœuds 48, résultat remarquable, même après les 32 nœuds de la *Turbinia* et les 36 de la *Viper*, puisqu'on ne pouvait se flatter d'atteindre ces vitesses exceptionnelles sur un navire construit tout autrement que des torpilleurs et développant 3.500 chevaux. La consommation de charbon a été moindre qu'avec des paquebots similaires et mus par des machines à cylindres. A ces deux avantages principaux s'en joignent plusieurs autres également intéressants, à savoir : le peu d'encombrement en hauteur de la machine, ce qui permet d'avoir plus de place pour les voyageurs, l'absence de trépidation, la marche silencieuse des organes moteurs.

QUATRIÈME PARTIE

LE PERSONNEL

Si l'on envisage l'industrie des transports maritimes à notre époque, on constate qu'elle exige la coopération : 1° des armateurs, qui fournissent les capitaux nécessaires à l'entreprise, assument les risques de celle-ci et en retiennent les bénéfices ; 2° du personnel naviguant, qui, pour chaque navire comprend d'abord le capitaine, investi d'une autorité propre et d'une certaine autonomie, puis les officiers et les gens de l'équipage, régis, comme le capitaine lui-même, par des règles spéciales ; 3° de divers auxiliaires, dont le rôle est relatif aux opérations préparatoires ou complémentaires du transport maritime et qui sont notamment les pilotes, les courtiers maritimes, les entrepreneurs de chargement et de déchargement.

Cette troisième catégorie est moins essentielle que les deux premières. Il y a lieu de s'attacher principalement à la coopération de l'armement et du personnel naviguant. Elle est complexe et difficile à analyser. Pour l'étudier, il y a intérêt à remonter dans le passé et à essayer de retracer l'évolution de certains rôles et de certaines idées. Avant d'examiner le personnel moderne de l'industrie des transports maritimes, nous rechercherons donc quel était son personnel ancien.

CHAPITRE Ier

LE PERSONNEL ANCIEN

SECTION Ire. — Moyen âge.

Au moyen âge, les capitaux et les activités se groupaient, pour le commerce de mer, par le procédé du contrat de *commande* (1), contrat qui prit naissance, au Xe ou au XIe siècle, sur les côtes de la Méditerranée et qui, comme le montre le *Consulat de la mer*, pouvait avoir pour objet de l'argent, des marchandises ou un navire. Les expéditions maritimes donnaient lieu à des commandes de diverses sortes. Ainsi un individu pouvait recevoir en commande, d'une part, un navire, d'autre part, des marchandises ou des capitaux destinés à des spéculations dans telles ou telles régions. Sans chercher à vouloir préciser les règles un peu obscures qui présidaient à ces contrats, il importe seulement de retenir qu'ils renfermaient l'idée d'une responsabilité limitée à une somme ou à une chose mises en risque dans une aventure maritime, idée sous l'influence de laquelle il semble que les participants dans la propriété d'un navire, donné ou non en commande, ne fussent dès cette époque tenus que sur ce navire et non personnellement (2).

---

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, II, p. 293 ; R. de Séze, *De la responsabilité des propriétaires de navires;* R. Saleilles, *Etude sur l'histoire des sociétés en commandite*, *Annales de dr. commercial*, 1895.

(2) Cf. *Consulat de la mer*, chap. 141 et 142, et Cleirac, *Navigation des fleuves et rivières*, art. 15 ; *Règlement de procédure de Valence* (XIVe siècle); *Statut de l'office de Gazarie* (XVe siècle), cité par R. de Sèze, *loc. cit.* Rap-

Il y avait dans une certaine mesure, semble-t-il, à cette époque, une sorte de réunion sur la même tête du rôle d'armateur et de celui de maître du navire en voyage. La lecture du *Consulat de la mer* nous laisse l'impression que les choses se passaient de la manière suivante. Un aventurier hardi qui avait formé le projet d'expéditions maritimes trouvait assez facilement, grâce aux usages qui s'étaient formés quant à la limitation des risques, des gens disposés à participer à ces expéditions. Il faisait alors construire un navire et en prenait lui-même la direction pour une série de voyages, emmenant avec lui des marchandises qui lui avaient été confiées par contrat de commande et souvent aussi des marchands accompagnant des marchandises à eux confiées par des contrats de même sorte.

Cet organisateur de l'entreprise, qui était en même temps le maître du navire, s'appelait dans le *Consulat de la mer*, le *senyor de la nau*. Il était souvent profondément ignorant de la navigation (1). C'était à lui de s'entourer d'hommes compétents au point de vue nautique. Il avait à côté de lui l'individu que le *Consulat* appelle *noxter*, expression qu'on a traduite par celles de contre-maître ou de nocher (2). Son ignorance devait aussi lui faire prendre généralement un pilote, qui, ainsi l'indique l'origine de son nom, était le savant du bord (3).

---

procher Lyon-Caen et Renault, V, p. 132; Desjardins, *Traité de dr. com. mar.*, II, n° 279.

(1) Le *Consulat* atteste cette ignorance en termes énergiques en disant qu'il y avait beaucoup de patrons qui ne savaient pas ce que c'était que la mer (ch. 205).

(2) Le contre-maître (traduction de Pardessus) ou nocher (traduction de Boucher) avait le pouvoir, d'après le chapitre 17 du *Consulat*, de faire toute chose, « avec le conseil des officiers de poupe, comme de couper les mâts, serrer ou forcer les voiles, virer de bord et faire tout ce qu'exigera le bien du navire. »

(3) Pilote, dit M. Ch. de La Roncière (*loc. cit.*, I, p. 266), vient de l'ita-

Ainsi, au moyen âge, le maitre du navire en voyage était, semble-t-il, l'organisateur de l'armement au port, en même temps que le gérant d'une aventure commerciale entreprise d'accord avec des participants. Tandis que ces derniers avaient une responsabilité limitée, il avait, d'après les interprétations les plus autorisées, une responsabilité personnelle illimitée (1). En tout cas, ce qui parait ressortir des textes, c'est qu'il engageait le navire par sa gestion et il nous semble voir, dans cette coutume, s'ébaucher en quelque sorte la notion d'une personne organe d'une certaine chose constituée en quelque façon en individualité juridique (2). Avec le temps, la situation personnelle de cet organe devait se transformer.

---

lien *pedotto*, en latin *perdoctus*. Le *Consulat de la mer* (ch. 205) disait que le patron qui aura frété son navire pour aller dans des parages qu'il ne connaissait pas devait louer un pilote qui en fût instruit. Mais le *Consulat*, qui édictait la peine capitale contre le pilote qui ne tenait pas ce qu'il avait promis, ne précise pas quelle devait être sa capacité. En tout cas, il semble qu'il ne s'agit alors que de navigation côtière. M. de La Roncière, parlant de la navigation au début des croisades, nous présente un pilote de cette époque dans cette jolie description, qui montre bien quel pouvait être, à cette époque, le rôle d'un pilote hauturier : « Familiarisé avec la mer, habile à prévoir la tempête à l'inspection du ciel, à la couleur des eaux, au jeu des dauphins et au vol des dactyloptères, ou, la nuit, au scintillement des cordages et à l'irradiation des rames plongées dans l'eau, il avait encore des notions d'astronomie et de cosmographie. La déclinaison des astres, sur l'horizon, la nuit, lui tenait lieu d'horloge... Il faisait le point sur une carte marine longue et large d'une aune, où les latitudes étaient marquées, ainsi que les distances évaluées en milles. Et son chant lent et cadencé indiquait au timonier de quel côté orienter la barre. »

(1) Il est difficile de dégager du *Consulat de la mer* des règles nettes et concordantes à cet égard. Ainsi un passage (ch. 242) énonce que celui qui a reçu un navire en commande doit être indemnisé des pertes survenues sans sa faute.

(2) Notons qu'il y avait à bord, d'après le *Consulat*, un *écrivain* assermenté qui avait un caractère officiel et dont le rôle était assez considérable. Il avait un registre destiné à l'inscription des entrées et sorties et des comptes. « L'écrivain a un tel pouvoir, disait le *Consulat* (chapitre 13, trad. Pardessus), que le patron ne peut rien charger sur le navire qu'il ne soit présent, ni aucun matelot tirer des marchandises du navire sans sa con-

SECTION II. — XVIIe et XVIIIe siècles.

§ 1er. — *Les principaux rôles. Leur évolution.*

Au XVIIe siècle, le propriétaire du navire se distingue davantage de celui qui en a la direction. Celui-ci n'est plus l'ignorant *senyor de la nau* d'autrefois, mais le capitaine qui, tout en étant investi de fonctions commerciales, est un marin duquel on exige des preuvres d'aptitude à diriger un navire. Tandis que, dans les villes hanséatiques, on ne prenait, quant à cette aptitude, que des précautions encore bien rudimentaires (1), en France un édit de 1584 avait posé le principe de l'examen préalable (2). L'ordonnance de 1681 décida que nul ne pourrait être reçu capitaine, maître ou patron s'il n'avait navigué pendant cinq ans et s'il n'avait été examiné publiquement et trouvé capable par deux anciens maîtres, en

---

naissance. S'il se perd quelque chose à bord, balle, ballot, marchandise, ou quelque autre objet que l'écrivain aurait inscrit, ou au chargement duquel il aurait présidé, il doit le payer : s'il manque de moyen pour le faire, *le navire doit payer*. L'écrivain avait aussi pour fonction d'acheter les vivres, les cordages et tous apparaux, sans avoir besoin de l'autorisation du *senyor de la nau*. Il semble avoir été, lui aussi, un organe du navire. (Notons l'expression très nette du *Consulat* au sujet de l'écrivain : le navire doit payer.) Par la suite, ce personnage devait disparaître et le capitaine hériter de ses fonctions.

(1) D'après le recès de la ligue hanséatique de 1614 (titre III) « tout patron doit connaître la boussole, la mer et les eaux navigables et savoir conduire et gouverner le navire ». Mais il ne semble pas qu'on eût pris soin d'exiger un examen préalable pour s'assurer de cette aptitude et qu'on eût fait autre chose que de menacer le patron présomptueux : « Si quelqu'un, dit le même recès, s'annonce comme patron et n'est pas en état d'en remplir les fonctions, il sera puni suivant les circonstances et la prudence des magistrats ».

(2) « Nul ne sera à l'advenir receu à conduire et estre maître de navire s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maistres, présence dudict admiral ou ses lieutenants et deux eschevins de la ville ou notables bourgeois du lieu où se fera l'examen ». Cf. Desjardins, *Traité de dr. com. mar.*, II, p. 235.

présence des officiers d'amirauté et du professeur d'hydrographie, s'il y en avait dans le lieu. Cette disposition fut complétée par l'ordonnance de 1689, le règlement de mars 1716 et l'ordonnance de septembre 1724.

L'obligation pour le capitaine de faire preuve de son aptitude à diriger la navigation d'un bâtiment, marquait l'évolution du rôle de maître du navire. Mais il importe de montrer combien ce rôle demeurait complexe et difficile à définir, tant au point de vue nautique qu'au point de vue commercial.

Le capitaine n'avait pas encore, dans toute sa plénitude, le rôle nautique qu'il devait avoir de nos jours, en ce sens qu'à côté de lui se trouvait le pilote hauturier, auquel l'ordonnance de 1681 consacrait le titre IV de son livre II. « Le pilote hauturier, dit Valin, est un homme de mer qui, après avoir appris sous un maître d'hydrographie l'art de la navigation, en faisant usage de l'arbalète, de l'astrolabe et des autres instruments convenables à cette science, et après avoir mis les règles en pratique, a été trouvé capable de conduire un navire pour les voyages les plus longs ». A cette époque, il est vrai, le capitaine était tenu d'avoir les mêmes connaissances nautiques que le pilote, et il était, comme il l'avait toujours été, le supérieur de celui-ci. Cependant, le pilote avait bien une fonction propre : « Le pilote commandera à la route, disait l'ordonnance de 1681 et se fournira des cartes, routiers, arbalètes, astrolabes et de tous les livres et instruments nécessaires à son art ». Et la quasi autonomie de ce personnage n'allait pas sans créer quelque difficulté au point de vue de l'autorité du capitaine. Après avoir déclaré que le pilote était sous le contrôle du capitaine, Valin ajoutait : « Il ne s'ensuit pas de là, néanmoins, que le capitaine ait le droit de réformer de son autorité la route du pilote, de corriger ses opérations, et d'ordonner une manœuvre contraire à celle indiquée par le pilote. A la vérité, il le pourrait absolument et se faire obéir. Mais alors il prendrait tous les événements

sur son compte. Son droit se borne à faire part au pilote de ses observations et objections et, en cas de contrariété d'avis, c'est aux principaux de l'équipage qu'il faut avoir recours, aux termes de l'article 8 ». Cette disposition faisait, en effet, défense expresse aux maîtres de navires de forcer les pilotes hauturiers à faire des routes contre leur gré. D'autre part, l'ordonnance déclarait ceux-ci personnellement passibles de dommages-intérêts en cas de perte du bâtiment par ignorance ou négligence, indépendamment d'une amende.

Ainsi, le capitaine n'avait pas intégralement l'autorité et la responsabilité pour la conduite du navire au point de vue nautique : conception qui nous semble aujourd'hui bien étrange et dont le vice a dû parfois apparaître par des conséquences tragiques, jusqu'au jour où elle est devenue complètement caduque. Alors c'est le capitaine qui est devenu lui-même le pilote hauturier, l'homme de mer, le savant, le maître de la manœuvre, celui à qui appartient toute l'autorité, celui à qui incombe toute la responsabilité.

S'il y avait une certaine indécision au point de vue des attributions nautiques du capitaine, il y en avait une aussi au point de vue de ses attributions commerciales. N'était-il pas tenu personnellement comme transporteur maritime ? « C'est au maître du navire que sont confiées les marchandises, disait Valin. C'est donc à lui à en répondre, sauf les accidents maritimes non procédans de son fait, ou de sa faute, ou de ses gens, et, par conséquent, il doit les livrer aux termes des connaissements qui forment à cet égard son engagement spécifique ». Mais s'ensuivait-il que cette responsabilité du maître du navire fut personnelle ? Valin répond à cet égard : « Le capitaine, n'ayant contracté qu'un nom qualifié, n'est pas obligé personnellement. Il n'y a d'action directe et exécutoire contre le maître que lorsque l'engagement lui est propre et personnel, comme pour l'obliger de remplir ses connaissements, de répondre de ses faits, de ses fautes ou délits.

Tous autres jugements rendus contre lui ne sont exécutoires que contre le propriétaire ou, ce qui est la même chose, s'ils le sont contre lui, ce ne peut être qu'en nom qualifié comme représentant le propriétaire jusqu'à concurrence de ce qu'il a à lui appartenant ».

Il est très difficile de dégager des commentaires de Valin une théorie bien nette. Toutefois, il semble que la notion juridique du capitaine eût continué à évoluer. Héritier du *senyor de la nau* et de l'écrivain (1), c'était lui que l'ordonnance nommait comme titulaire des obligations afférentes au transport maritime. Mais Valin indique qu'il ne les assumait qu'en nom qualifié. Quel était en définitive le véritable obligé ? Ici, il faut envisager la situation des propriétaires du navire.

A leur égard, l'ordonnance disait qu'ils répondaient du fait du maître, mais qu'ils en demeuraient déchargés en abandonnant le navire et le fret. C'était la survivance de la tradition léguée par le moyen âge. Seulement on donnait à la règle une formule médiocre, qui devait engendrer celle encore moins bonne du code de commerce. Au fond, il s'agissait pour eux d'une responsabilité attachée à la qualité de propriétaire et disparaissant avec la propriété, comme celle du donneur de commande disparaissait avec l'objet donné en commande.

Il y avait là une conception importante, qui devait servir le commerce maritime. On a bien essayé de se servir de quelques phrases malheureuses de Valin pour prétendre qu'il ne s'agissait là que d'une limitation de responsabilité pour les délits et quasi-délits du maître, mais que les contrats de celui-ci obligeaient indéfiniment le propriétaire du

(1) L'ordonnance de 1681 consacrait encore un titre à l'écrivain (L. II, T. III). Mais Valin déclare que, depuis longtemps, ses fonctions avaient été réunies à celles du capitaine.

navire. Mieux vaut s'en tenir à l'opinion d'Emérigon, d'après laquelle la règle dont il s'agit s'appliquait également aux dettes nées des contrats du capitaine.

S'il en était ainsi, et si, d'autre part, le capitaine ne s'engageait pas personnellement, ces règles combinées aboutissaient à cette notion que le navire seul était engagé par les contrats du capitaine. Qu'était-ce que cette situation, au fond, sinon celle d'un navire constituant pour les besoins du voyage, une individualité juridique ayant un organe non personnellement engagé ?

Quel que fût exactement le sens à donner à la disposition de l'ordonnance relative aux risques des propriétaires de navires, elle pouvait passer pour l'expression de la loi de l'Europe continentale (1).

§ 2. — *Groupements divers.*

Les changements qui s'étaient accomplis depuis le moyen âge dans les personnalités engagées dans le commerce maritime étaient de nature à permettre de plus grandes expéditions et de plus grandes exploitations que celles de l'époque antérieure. Ils facilitaient l'industrie maritime telle qu'on la comprend aujourd'hui : des capitalistes armant un navire et en confiant le commandement à un marin expérimenté et simplement salarié.

Néanmoins, longtemps encore, il devait y avoir de petits groupements, dans lesquels le pivot était un capitaine entrepreneur qui jouait lui-même le rôle d'armateur.

« Dans quelques lieux de la rivière de Gênes, de temps immémorial, dit un vieil auteur (2), quiconque annonce la

(1) D'autres idées ont toujours prévalu en Grande-Bretagne (V. 5e partie, *Exploitation*, ch. Ier).

(2) Vincens, *Exposition raisonnée de la législation commerciale*, année 1821.

construction d'un navire est tenu de recevoir pour actionnaires tous ceux qui se présentent et cette faculté réciproque a lié tout le pays dans des intérêts communs. On ouvre aussi pour chaque bâtiment une seconde souscription, celle-ci a pour but de lui fournir une dotation appelée « *La Colonne* », avec laquelle le capitaine est autorisé à faire le négoce pour le compte des bailleurs de fonds, quand il ne trouve pas à noliser le bâtiment à des conditions avantageuses. Au retour, il rend compte à la double société, ou plutôt à la triple, car l'équipage voyage à la part, c'est-à-dire qu'il n'a de salaire assuré que la nourriture et qu'il est associé au profit du voyage... Il est assez fréquent qu'une action sans mise de fonds soit attribuée à la Madone. »

La Grèce nous fournit d'autres exemples, dignes d'être notés, d'anciennes petites exploitations maritimes, réalisant des associations, assez fécondes, du capital et du travail. Dans ce pays, à la fin du XVIIIe siècle et au commencement du XIXe, s'était développée une forme particulière d'association, au moyen de laquelle ce petit pays fit preuve d'une grande activité en matière d'armements. De 1797 à 1800, plus de 2.000 bâtiments marchands furent construits dans les ports de Grèce, notamment dans les villes d'Hydra, de Spezzia et d'Ipsara. Les habitants de ces villes, marins de naissance, mirent à flot une multitude de bateaux de petit tonnage (100 à 150 tonneaux), auxquels ils firent entreprendre de longs voyages, non-seulement en Méditerranée, mais aussi dans la Mer Noire et dans la mer d'Azof.

C'était l'association qui avait permis l'armement de ces bâtiments. Dès qu'un capitaine ou un marin de quelque hardiesse avait réuni cinq cents écus, il faisait appel à d'autres marins, à des charpentiers, à des cordiers, marchands de bois et autres fournisseurs et, grâce à leurs efforts, un bâtiment entrait bientôt en construction. Une fois le navire mis à l'eau, on estimait le matériel ainsi que la main-d'œuvre.

La valeur du bâtiment étant connue, chaque fournisseur et travailleur recevait un titre égal à la part qui lui revenait légitimement. Le produit des journées de travail des charpentiers et autres ouvriers était presque toujours laissé à la grosse et considéré comme emprunt à la charge du bâtiment ; il contribuait naturellement dans les bénéfices ou bien était soldé en bloc par le capitaine, à qui il était attribué alors une part équivalente dans la propriété du navire. On agissait de la même façon pour les achats de vivres et pour l'acquisition du matériel du bord. Ces conditions réglées, on empruntait non pas à un seul individu, mais à plusieurs personnes, artisans, prêtres, marchands, ouvriers, une somme qui ne dépassait jamais la valeur du bâtiment. Ces personnes réunissaient ainsi leurs épargnes et s'associaient en vue de participer, elles aussi, aux profits à venir. Presque toute la population du littoral était intéressée au trafic de ces navires et contribuait, dans une mesure plus ou moins large, au développement de la marine marchande du pays.

Le capital fourni n'avait droit à aucun service d'intérêts et devait simplement prendre part aux bénéfices du voyage. Il servait, par exemple, à acheter des blés en Russie, d'autres marchandises ailleurs, et le tout était transporté et vendu dans d'autres ports d'Europe.

Le capitaine faisait choix d'un équipage qui, au lieu de recevoir une paye, prenait lui aussi sa part de bénéfices selon les services et la capacité de chacun de ceux qui le formaient.

Lorsque le capitaine avait vendu sa cargaison et que le bâtiment rentrait au port, voici comment s'établissait le compte général et la répartition des bénéfices, après déduction des frais :

Au bâtiment, c'est-à-dire à ceux qui l'avaient construit .	10 parts.
A l'emprunt à la grosse	10 —
Au capitaine	3 —
A reporter. .	23 —

Report. .	23 parts.
A l'écrivain, teneur de livres.	2 —
Aux deux maîtres de l'équipage (2 parts chacun) . . .	4 —
Au cuisinier	2 —
Aux 4 meilleurs marins (1 1/2 part chacun).	6 —
Aux 30 matelots	30 —
Aux 4 mousses (1/2 part chacun)	2 —
Fonds de réserve pour les veuves et les orphelins . .	1 —
	70 parts.

Les deux premiers articles de cette répartition correspondent à la rétribution du capital, les autres correspondent à celle du travail.

La dépense, excédant un minimun de nourriture fixé pour chaque homme, diminuait d'autant sa part de bénéfices, ce qui forçait les marins à vivre avec beaucoup de sobriété. En revanche, ils prenaient le plus grand soin du bâtiment, au bon entretien duquel ils étaient intéressés, et il était fort rare que des actes d'insubordination se produisissent. Telles étaient ces anciennes petites associations, qui furent violemment dissoutes par les Turcs et dont il était intéressant, au point de vue historique, de retracer les principaux traits (1).

(1) Ils sont retracés ici d'après l'étude de M. Eugène Rochetin, *Les premières associations coopératives en Grèce*, *Revue pol. et parl.*, 10 janvier 1899.

CHAPITRE II

LE PERSONNEL MODERNE

SECTION Ire. — Les armateurs.

Du début du XIXe siècle à celui du XXe, se sont opérés, dans l'armement, des changements considérables, à des points de vue divers.

Un premier phénomène à noter est celui de l'élimination de plus en plus accentuée des spéculations connexes aux transports maritimes.

Autrefois, l'armateur n'était pas seulement un transporteur maritime. Très souvent il compliquait son industrie de transporteur de spéculations variées sur marchandises. Il y avait là une confusion d'opérations, desquelles il était même parfois difficile de dégager les bénéfices respectifs (1). C'est en France qu'elle parait avoir duré le plus longtemps, ainsi qu'il résulte des enquêtes sur la marine marchande. Voici notamment une indication intéressante fournie à l'occasion de celle de 1862.

« En Angleterre, en Amérique, aussi bien que chez nous,

(1) Un arrêt de la cour impériale de Paris du 1er août 1810 (*J. du Palais*, 8, p. 502) fournit un exemple de cette confusion d'opérations et de bénéfices. Le sieur Morris avait créé, pour l'armement et l'équipement du navire *Le Zéphir*, 18 actions de 10.000 francs chacune. Le navire fut expédié de Honfleur à la Guadeloupe et rentra au port de Bayonne chargé de marchandises qui furent vendues en cette ville. On procéda à la liquidation de l'armement. Du compte présenté par le sieur Morris, il résultait que l'expédition avait procuré un bénéfice de 5.495 fr. 70 par action, outre la mise.

disait, le 16 janvier 1863, dans une lettre adressée à M. Rouher, M. Sloman, armateur à Hambourg,s'est confirmée pleinement cette vérité, qu'un armateur ne doit pas entretenir de navires pour opérer des transactions commerciales, mais qu'en sa qualité d'armateur, il doit se borner au transport pur et simple des marchandises ; et, en effet, à peine quelques-uns trouvent-ils une autre application. Celui qui a des chargements à faire transporter et celui qui les transporte *sont deux individus séparés par des intérêts bien distincts.* » Voici l'explication qui a été donnée des errements des armateurs français. S'ils font du négoce, disait un écrivain, M. Galos, qui déposa en 1862, c'est par nécessité et faute de fret de sortie.

Aujourd'hui, quelques armateurs sont parfois sans doute encore amenés à joindre à leur industrie d'autres spéculations. Mais les compagnies d'armements se renferment en général exclusivement dans l'industrie des transports maritimes. D'ailleurs, les statuts de ces sociétés, en définissant expressément leur objet, leur interdisent, par là même, de se livrer à d'autres opérations.

Ainsi, de plus en plus, l'armateur a dégagé son industrie des spéculations sur marchandises. C'est le metteur en œuvre d'entreprises de transports maritimes exclusives de ces opérations. Sans doute, il peut être parfois, en même temps, constructeur de ses navires, assureur des marchandises qu'il transporte, entrepreneur de chargement et de déchargement pour celles-ci. Mais il n'est plus, sauf de très rares exceptions, spéculateur sur ces marchandises. La plupart des armateurs importants ont des lignes régulières sur lesquelles ils emploient le matériel de plus en plus considérable que nous avons étudié : là se borne leur industrie.

D'un autre côté, l'armateur s'est substitué, toujours davantage, au capitaine pour toutes les opérations à terre, soit au port d'attache, soit dans les escales.

Sans qu'il y ait lieu de développer ici la situation juridique de l'armateur, il n'est pas inutile d'indiquer en passant que la limitation de responsabilité dont nous avons trouvé des applications au moyen âge est devenue de plus en plus utile. Si l'ancienne industrie de l'armement avait besoin d'une limitation de ses risques, la moderne en a un besoin plus grand encore. En faisant circuler sur les mers des navires tels que ceux dont nous avons mentionné les dimensions et la vitesse et qui peuvent entrer en collision avec d'autres bâtiments semblables, également porteurs de riches cargaisons, les armateurs de nos jours pourraient, s'ils étaient personnellement engagés par les fautes qui produisent de tels accidents, se trouver en présence de responsabilités énormes de nature à faire disparaître toutes leurs ressources, fussent-elles considérables. C'est donc un principe qui est devenu de plus en plus nécessaire que celui d'une responsabilité limitée au navire mis en risque. Sans insister ici sur la nature de cette responsabilité (1), qui, pour nous, est simplement réelle, il convient de mentionner l'utilité nouvelle du vieux principe légué par les coutumes du moyen âge.

Le maintien de ce principe était d'autant mieux fondé, qu'au dix-neuvième siècle, on a vu se multiplier des entreprises à responsabilité limitée. L'idée féconde d'une limitation de responsabilité à des capitaux mis en risque, qui avait trouvé jadis une de ses principales applications dans l'industrie maritime, devait avoir, à notre époque, des applications de plus en plus nombreuses. Le navire a pu constituer l'actif d'une société anonyme, c'est-à-dire tout le gage des contractants et des tiers lésés. En maintenant le principe d'une responsabilité cantonnée de plein droit dans le navire aventuré sur mer, les lois continentales modernes n'ont guère fait que

(1) Voir 5e partie, *Exploitation*, ch. 1er.

dispenser les armateurs des formalités spéciales aux constitutions des sociétés.

Dans ces conditions, l'anonymat au lieu d'être employé seulement à la constitution de petites sociétés créées pour l'exploitation de navires isolés, a servi à la concentration de capitaux très nombreux. Désormais les principaux armateurs sont de grandes sociétés anonymes, avec leurs avantages et leurs inconvénients.

Celles-ci ont eu l'avantage de permettre ces grandes concentrations de capitaux, au moyen de la réunion d'une quantité considérable de petits apports, et ces concentrations étaient indispensables pour la réalisation des progrès généraux de l'industrie des armements, pour la mise en exploitation de flottes entières comprenant des paquebots de six, huit, dix ou quinze millions.

Par contre, à un point de vue tout différent, au point de vue national, la division de ces capitaux en petites actions essentiellement circulantes a fait naître des dangers : il s'agit de l'observation des règles posées quant à la nationalité des propriétaires de navires, règles qui se rattachent à une politique ancienne, qu'on peut considérer comme ayant été commune aux nations. Autrefois, celles-ci, comme on le voit par les recès des villes hanséatiques (1), et par les ordonnances de Louis XIV (2), veillaient avec un soin jaloux à empêcher l'intrusion des étrangers dans la propriété des navires. C'était relativement facile alors. Aujourd'hui on est frappé de voir combien vaines apparaissent les précautions que prennent la plupart des lois pour empêcher, en partie tout au moins, que l'armement national, avec ses prérogatives ou ses faveurs, ne soient en la possession d'étrangers.

---

(1) S'il était prouvé contre le patron qu'un étranger avait concouru à l'armement ou à l'achat du navire, le patron devait être puni de mort (recès de 1447, XII).

(2) Règlement du 1er mars 1716 et ordonnance du 18 janvier 1717.

Ainsi, la propriété des navires doit être exclusivement nationale d'après les lois allemande, brésilienne, ottomane, espagnole, américaine, finlandaise, britannique, japonaise, norvégienne, portugaise, russe (1). D'après la plupart des autres lois, elle doit être nationale pour une quotité importante : soit pour moitié d'après la loi française (2), la loi belge, la loi grecque ; pour les deux tiers d'après la loi autrichienne, la loi danoise, la loi italienne et la loi suédoise.

Mais la plupart de ces lois assimilent à des nationaux les sociétés anonymes qui sont enregistrées ou domiciliées dans le pays (3). Dès lors, il n'y a plus de national qu'un être fictif. Les actions peuvent émigrer à l'étranger et, à moins de précautions spéciales, la direction des entreprises d'armement constituées sous cette forme peut appartenir à des étrangers. C'est ainsi que le syndicat de J. Pierpont Morgan a pu acheter les actions de compagnies maritimes anglaises et a fait voir comment, au vingtième siècle, pouvait se transformer la physionomie de l'armateur. Il nous montre un puissant capitaliste profitant de l'anonymat pour accaparer les titres qui le rendent maître de flottes entières, dont il peut, du fond de son bureau, diriger les évolutions.

---

(1) Loi allemande du 22 juin 1899 ; code de commerce brésilien de 1890 ; loi ottomane de mai 1870, etc. V. sur les lois visées, le travail de M. H. Fromageot, *Les conditions de la nationalité des navires d'après la législation des différents pays maritimes*, *Revue maritime*, 1902.

(2) La loi française visée ici est celle du 9 juin 1845. Précédemment la loi du 21 septembre 1793 portait qu'aucun bâtiment ne serait réputé français s'il n'appartenait entièrement à des Français.

(3) La plupart des lois admettent cette assimilation sans conditions ou avec des conditions illusoires. On ne voit guère de précautions sérieuses que celles de la loi danoise. (Sur les lois anglaise et américaine, v. notes de M. E.-L. de Hart, *J. du dr. int. pr.* 1903, p. 294). Pour ce qui est de la France, la loi du 7 avril 1902 décide bien que les sociétés propriétaires de bâtiments recevant la compensation d'armement ou la prime de navigation devront avoir dans leur conseil d'administration ou de surveillance, une

SECTION II. — **Le personnel naviguant.**

§ 1er. — *Composition.*

A. — LE CAPITAINE

Le commandement et la conduite d'un navire ne peuvent être confiés aujourd'hui qu'à un homme officiellement reconnu capable au point de vue nautique, le capitaine. Le capitaine est avant tout, en fait, un navigateur, un marin savant, un manœuvrier expert. Il n'a plus auprès de lui de pilote hauturier. Il ne peut prendre la direction du navire que s'il a fait ses preuves de capacité dans des conditions réglementaires (1), qui ont correspondu, au point de vue des garanties exigées, aux progrès de la science nautique.

Actuellement, en France, les conditions de l'aptitude au commandement sont déterminées par le décret du 29 décembre 1901, déclaré exécutoire à partir du 1er janvier 1903.

Précédemment, le niveau de l'instruction des capitaines au long cours avait été élevé par le décret du 18 septembre 1893, qui avait créé deux brevets, les brevets de capitaine de la marine marchande de 1re et de 2e classe. Puis le décret du 7 mars 1896 a substitué à ce dernier titre celui de capitaine au long cours et, au premier, celui de capitaine au long cours avec brevet supérieur.

Aux termes du décret du 29 décembre 1901, pour être admis à commander un navire de commerce, à voiles ou à vapeur, armé au long cours, il faut être titulaire du brevet de capi-

---

majorité de citoyens français et que le président du conseil d'administration, l'administrateur délégué ou le gérant devront être Français. Mais cette disposition, comme on voit, n'a qu'une application restreinte.

(1) Il en est ainsi dans presque tous les pays. Toutefois, on a relevé qu'aux Etats-Unis, le propriétaire de navire choisissait le capitaine comme bon lui semblait sous sa responsabilité (Lyon-Caen et Renault, d'après Abbott, *Law of ships and seamen*, p. 76 et suiv.).

taine au long cours, ordinaire ou supérieur, et justifier de deux ans au moins de navigation accomplie au long cours, sous pavillon français, en qualité de second ou de lieutenant, dont un an sur un navire de même espèce, c'est-à-dire à voiles ou à vapeur, que celui qu'on doit commander.

Les candidats au brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, doivent être français et subir deux examens, l'un de théorie, l'autre d'application. Pour se présenter à l'examen de théorie (1), il suffit d'avoir dix-sept ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente. Pour se présenter à l'examen d'application (2), il faut être âgé de vingt-quatre ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente et justifier de

(1) Art. 3. — L'examen de théorie pour le brevet de capitaine au long cours se compose d'épreuves écrites et d'épreuves orales.

Les épreuves écrites comprennent : une composition française ; deux séries de calculs conformes aux types adoptés ; une série de questions portant sur les connaissances exigées. L'insuffisance dans l'une des deux premières épreuves entraîne l'exclusion.

Les épreuves orales comprennent : l'arithmétique ; l'algèbre ; la géométrie plane et dans l'espace ; la trigonométrie rectiligne et sphérique ; la cosmographie ; la navigation ; la mécanique ; les machines à vapeur ; la géographie. Les candidats au brevet supérieur sont, en outre, interrogés sur les matières comprises dans un programme complémentaire de théorie, lequel comporte, avec des questions spéciales sur l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie et les autres épreuves communes aux deux brevets : la théorie du navire, la physique, la chimie et l'histoire.

(2) L'examen d'application se compose aussi d'épreuves écrites et d'épreuves orales. Les premières comprennent un rapport de mer et une composition de révision en calculs nautiques. Les secondes comprennent le gréement, les évolutions, les règles de barre et de route, les signaux et les feux, l'usage des engins de sauvetage ; la physique du globe ; les constructions navales ; les machines à vapeur ; les lois et règlements sur la police de la navigation maritime ; le droit commercial, la langue anglaise ; la révision au point de vue exclusivement pratique des matières contenues dans l'examen de théorie sur les calculs nautiques, sur l'usage des cartes et des instruments à réflexion et sur la régularité des compas. Les candidats au brevet supérieur doivent en outre répondre à des questions spéciales prises dans un programme complémentaire.

soixante mois de navigation effective et professionnelle, sous pavillon français, depuis l'âge de seize ans, dont trente-six mois au moins sur des navires armés au long cours.

Le même décret contient une disposition spéciale en ce qui touche le commandement des futurs croiseurs auxiliaires : aux termes de l'article 27 du décret de 1901, les officiers de la marine militaire en activité de service, placés dans la position de congé sans solde et hors cadre, peuvent exercer, lorsqu'ils y sont autorisés par le ministre de la marine et sous réserve des mêmes conditions d'âge et de navigation, le commandement de ceux des navires de commerce armés au long cours qui figurent sur la liste des croiseurs auxiliaires.

Le capitaine moderne est donc avant tout, en fait, un navigateur officiellement reconnu capable de conduire le navire qui lui est confié.

Toutefois, ce n'est pas seulement un marin, et il est utile de donner quelques indications sur sa situation juridique.

A ce point de vue, sa situation soulève des problèmes très complexes et très délicats, qu'on envisage cette situation dans les rapports du capitaine et du propriétaire du navire ou qu'on l'envisage dans les rapports du capitaine avec les tiers ou les contractants qu'il peut léser dans l'exercice de ses fonctions. En cette matière, la préoccupation d'expliquer cette situation avec les règles du droit commun nous paraît avoir contribué à fausser les idées. Quel est le contrat qui lie le capitaine à l'armateur ? Est-il un mandataire, un préposé ? Quelles sont les conséquences des engagements contractuels ou quasi-délictuels du capitaine dans l'exercice de ses fonctions ? S'engage-t-il lui-même ? N'engage-t-il que le propriétaire du navire ? Faut-il à cet égard distinguer entre les contrats et les quasi-délits ? Toutes ces questions n'ont jamais été, à notre avis, suffisamment approfondies. D'ailleurs, on se trouve en présence de textes législatifs qui fournissent

seulement des éléments mal coordonnés de théories confusément élaborées depuis le moyen âge et troublées par l'influence inopportune du droit romain ou du droit civil contemporain. Il nous semble que, pour essayer de définir la situation du capitaine, il faut éliminer cette double influence et essayer de déduire cette situation de certaines prémisses admises par la loi et les règlements maritimes. De qui le capitaine tient-il son aptitude au commandement ? Du brevet qui lui est délivré conformément aux règlements pris par l'autorité compétente. Qui a déterminé et défini ses attributions et ses pouvoirs au point de vue de l'exécution du voyage du navire et des contrats qui se rattachent à ce voyage ? C'est la loi. Qui lui confie le commandement du navire et, par là, l'investit de ces attributions et ces pouvoirs ? C'est généralement sans doute le propriétaire du navire, mais ce peut être un représentant de l'autorité publique (consul, commandant de station navale). Il semble dès lors difficile de le considérer comme un mandataire, un préposé, un subordonné de l'armateur. En ce qui nous concerne, il nous apparaît comme l'organe légal du navire, du navire transformé par la loi, durant le voyage, en individualité juridique. C'est un organe légal très comparable à l'administrateur (1) d'une société anonyme, qui, quoique choisi par les propriétaires des actions et révocable par eux, n'est point à proprement parler leur préposé, mais bien un organe prévu par la loi, laquelle lui donne qualité pour représenter l'être social dans la limite où celui-ci peut exercer son activité, organe qui, directement, engage le patrimoine social par les contrats qu'il

(1) La qualité d'associé n'était point nécessaire autrefois (ancien article 31 du code de commerce) pour être administrateur d'une société anonyme. Le rapprochement que nous faisons ne cesse donc pas d'être autorisé par ce fait que le capitaine n'est plus, en général, intéressé dans la propriété du navire. Il n'y a pas de corrélation indispensable entre la qualité d'organe légal de l'individualité et celle de copropriétaire ou d'associé.

passe et par les fautes qu'il commet dans l'exercice du rôle qui lui est dévolu (1).

En envisageant ainsi la qualité du capitaine, il nous semble qu'on arriverait à résoudre les difficultés très graves auxquelles nous avons fait allusion. Cette conception, tout en cadrant avec les textes des différentes lois qui font peser sur le capitaine et non sur l'armateur les diverses obligations nées du contrat de transport, laisse la fortune personnelle du capitaine à l'abri des responsabilités considérables dérivant de ces obligations. Elle permettrait peut être aussi de la laisser à l'abri des responsabilités effrayantes que le droit commun ferait naître d'une faute nautique légère entraînant un abordage dans lequel sombrerait, avec sa riche cargaison et des centaines de personnes, un des grands paquebots de notre temps (2).

B. — État-major, marins et employés

En dehors du capitaine, le personnel naviguant comprend les officiers et assimilés, qui forment avec lui le groupe désigné dans la dénomination d'état-major à bord des navires au long cours, et l'équipage proprement dit, dans lequel figurent

(1) Cf. sur les principes mis en jeu dans cette matière, Boutaud, *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, p. 25, et les auteurs qu'il cite : Gierke, *Genossenschaftcheorie*, Winscheid, *Pandekten*, Karlowa, *Zur Lehre von den Juristichen Personen*.

(2) La plupart des auteurs continuent à admettre que la plus légère faute nautique constitue un quasi-délit qui engage le capitaine personnellement et indéfiniment. Cependant, dans la réalité des faits, on vit comme si cette faute n'engageait que le navire. On n'a jamais vu, à notre connaissance, un capitaine exécuté personnellement pour une telle faute, quoique les commandants de paquebots aient parfois un patrimoine appréciable. On ne se préoccupe même pas de savoir s'ils en ont un ou non. Est-ce donc générosité de la part des personnes lésées, chargeurs, assureurs, passagers, gens d'équipage ou leurs héritiers, bien que les uns soient des mandataires peu autorisés à faire des générosités, les autres souvent de très pauvres gens perdant leur gagne-pain ou leur soutien ? N'y a-t-il pas plutôt dans la pratique l'intuition que cette faute du capitaine n'a engagé que le navire ? Cf. A. de Courcy, *Questions de Dr. mar.*, II, p. 113 et s.

les marins, avec leur maistrance, et des employés divers, qui sont devenus de plus en plus nombreux.

I. *Etat-major* (1). — L'état-major comprend d'abord le second, puis les lieutenants, qui sont plus ou moins nombreux: à bord des vapeurs, ils forment la catégorie des officiers de pont, qui se sépare de la catégorie des officiers de la machine. Il peut y avoir en outre la catégorie des officiers du commissariat. Il y a enfin, à part, le médecin.

En France, avant 1901, les officiers de pont n'étaient tenus à passer aucun examen. Ils étaient tenus seulement de remplir des conditions d'âge et de navigation (21 ans et 48 mois pour le deuxième capitaine, 18 ans et 12 mois pour le lieutenant). On avait pu dire que le premier matelot venu pouvait légalement être embarqué en qualité de second sur le plus grand navire et l'on avait maintes fois critiqué l'absence en France du brevet d'officier existant chez d'autres nations.

Cette situation a été modifiée par le décret du 29 décembre 1901. « Il a paru nécessaire, dit le rapport précédant ce décret, non seulement en vue de mieux seconder les commandants des bâtiments au long cours, mais aussi dans l'intérêt de la sécurité du navire, s'il se trouvait accidentellement privé de son commandement en cours d'expédition, d'exiger l'embarquement de lieutenants pourvus eux-mêmes d'un brevet, et présentant des garanties supérieures à celles, manifestement insuffisantes, exigées par les articles 43 et 44 de

(1) Aux termes du décret-loi disciplinaire et pénal (art. 57) et pour son application, sont compris sous la dénomination d'officiers: le capitaine maître ou patron, le second, les lieutenants, le mécanicien chargé en chef de la machine et sur les bâtiments d'une force de 300 chevaux effectifs au moins les mécaniciens en sous ordre, le commissaire du paquebot, le subrécargue et le médecin. D'après la loi allemande du 2 juin 1902 (art. 2), les officiers du navire (*Schiffsofficiere*) sont les préposés désignés pour assister le capitaine dans la conduite du navire ; en outre sont considérés comme officiers du navire les médecins, ainsi que les commissaires aux vivres et aux comptes.

l'ordonnance du 1er janvier 1786, toujours en vigueur. »

Le décret de 1901 porte donc création d'un « brevet d'officier de la marine marchande », dont les titulaires seuls pourront être portés sur les rôles d'équipage en qualité de second ou de lieutenant à bord des navires armés au long cours. Ce brevet est délivré à la suite d'un examen auquel sont admis les jeunes gens âgés d'au moins vingt et un ans et qui justifient de trente-six mois de navigation sous pavillon français, dont vingt-quatre sur des navires armés au long cours. Il donne également accès aux fonctions de second, mais à la condition que le titulaire réunisse, non plus seulement trente-six mois de navigation, mais quarante-huit mois.

La situation des mécaniciens est demeurée pendant un certain temps mal définie. Leur assimilation aux officiers n'a été définitivement consacrée que par le décret du 21 septembre 1864, dont l'article 1er dispose de la manière suivante : « Ont rang d'officiers, à bord des bâtiments à vapeur du commerce: 1° le mécanicien chef; 2° les mécaniciens chargés en sous-ordre de la direction de la machine. » Le décret ajoute d'ailleurs expressément que les chefs de la machine ne peuvent, en aucun cas, exercer le commandement du navire et doivent obéissance à la personne qui, remplaçant régulièrement le capitaine, en a les pouvoirs et la responsabilité.

Il y a, bien entendu, des règles spéciales pour la constatation de l'aptitude des mécaniciens et la délivrance des certificats de capacité dont ils doivent être pourvus.

Quant aux officiers du commissariat, il n'y a qu'à en faire mention, les conditions de leur admission à bord et leur situation faisant seulement l'objet de règlements privés des compagnies de navigation.

Le médecin, qui a une situation à part, a été visé par diverses dispositions qu'il est intéressant de rappeler. Il apparaissait autrefois dans nos lois, sous le nom de chirurgien. L'ordonnance de 1681 consacrait aux chirurgiens tout

le titre VI de son livre II. Elle les multipliait même d'une manière excessive. Elle prescrivait que, dans chaque navire voyageant au long cours, il y eût un ou deux chirurgiens eu égard au nombre de personnes. Un règlement du 5 juin 1717 spécifia, pour éviter toute indécision, qu'il y aurait toujours un chirurgien au moins par 50 hommes, et deux, lorsque l'équipage excèderait le nombre de 50 hommes, à quelque quantité qu'il pût monter. N'étaient dispensés d'un chirurgien que les navires ayant moins de 20 hommes. Les chirurgiens embarqués devaient avoir été trouvés capables par deux maîtres chirurgiens nommés par l'amiral. Défense expresse leur était faite de rien exiger ni recevoir des marins malades et c'est à l'occasion de cette défense que Valin remarque, si justement, que « recevoir ou exiger en pareil cas, c'est au fond la même chose, tant la crainte de la mort agit sur l'homme et dispose un malade à la reconnaissance, ou plutôt à tout promettre et à tout offrir à celui de qui il attend sa guérison, quoiqu'il ne soit rien qu'il oublie plus vite que les services qu'il a reçus en ce genre.»

La réglementation relative aux médecins des navires de commerce se trouve ensuite dans l'ordonnance royale du 4 août 1819, qui obligea les armateurs à embarquer un chirurgien lorsque l'équipage serait de 20 hommes, non compris les mousses, deux chirurgiens lorsque l'équipage serait de 90 hommes, et à leur fournir un coffre de médicaments et ustensiles dont la nomenclature figure au mandement du duc d'Angoulême, grand amiral de France, qui suivit cette ordonnance. Il résultait de l'obligation d'embarquer ces chirurgiens une charge trop lourde pour l'armement. Les chambres de commerce du littoral firent entendre à ce sujet les doléances des armateurs : on exposa que cette obligation nuisait au développement de l'inscription maritime, en incitant les armateurs à expédier leurs navires avec des équipages insuffisants. Ces plaintes, formulées dès 1824, se renou-

velèrent sous le ministère de Ducos, qui, à la suite d'une sorte d'enquête, fit rendre le décret du 2 juillet 1853 affranchissant de l'obligation d'embarquer un chirurgien les navires dont l'équipage ne dépasserait pas trente hommes, les mousses non compris, et décidant que, dans aucun cas, il n'y aurait obligation d'embarquer deux chirurgiens. Ces diverses prescriptions ne visaient pas les passagers. Il en résultait que le navire ayant 30 hommes d'équipage, sans avoir un seul passager, était soumis à l'obligation d'embarquer un chirurgien, tandis que le navire qui transportait plus de cent passagers, mais qui n'avait qu'un équipage de moins de 30 hommes, y échappait. Sur un rapport du comte de Chasseloup-Laubat, qui faisait ressortir cette anomalie, fut rendu le décret du 17 septembre 1864, qui n'astreignit à cette obligation que les navires au long cours ayant à bord au moins cent personnes, tant hommes d'équipage que passagers. Cette modification s'imposait d'autant plus, peut-on ajouter, que, dans des conventions postales, notamment dans la convention du 22 avril 1861 conclue avec la Compagnie des services maritimes des Messageries Impériales pour l'exécution du service postal de l'Indo-Chine, on prévoyait l'embarquement d'un seul chirurgien sur les plus grands paquebots de cette époque, qui avaient un équipage composé de 92 personnes et transportaient en outre de nombreux passagers.

Les médecins des navires les plus importants sont devenus en même temps des médecins sanitaires commissionnés. Aux termes du règlement sanitaire du 4 janvier 1896, tout bâtiment à vapeur français affecté au service postal ou au transport d'au moins cent voyageurs, qui fait un trajet dont la durée, escales comprises, dépasse quarante-huit heures, est tenu d'avoir à bord un médecin sanitaire maritime. Ce médecin est choisi sur un tableau dressé par le ministre de l'intérieur après un examen passé devant un jury désigné par le

ministre et portant sur l'épidémiologie, la prophylaxie, la réglementation sanitaire et leurs applications pratiques.

II. *Equipage.* — On peut comprendre dans ce mot le personnel autre que le capitaine et l'état-major, et notamment la maistrance, composée de ceux qu'on appelait autrefois officiers mariniers (par opposition aux officiers majors), c'est-à-dire les chefs d'emploi (qui étaient, d'après Beaussant, le maître charpentier, le maître calfat, le maître voilier, le maître timonier).

Ce personnel est bien entendu très différent à bord des voiliers et des vapeurs. A bord des grands vapeurs, on le subdivise ordinairement en équipage de pont, équipage de la machine et personnel civil (1).

§ 2. — *Recrutement.*

Le recrutement du personnel naviguant constitue une matière des plus complexes. Nous n'avons plus à l'envisager en tant qu'elle comporterait l'examen des conditions d'aptitude d'une partie de ce personnel, c'est-à-dire des capitaines et officiers. Il y a lieu de la considérer spécialement en rai-

---

(1) Voici, par exemple, quel est l'équipage d'un paquebot tel que la *Touraine :*

Pont. — 3 maîtres d'équipage, 1 capitaine d'armes, 1 maître charpentier et 1 aide, 1 voilier, 1 chef de timonerie, 5 timoniers, 6 gabiers, 22 matelots, 4 novices, 2 mousses, au total 47 personnes ;

Machines. — 9 premiers chauffeurs, 13 graisseurs, 69 chauffeurs, 48 soutiers, 1 magasinier, au total 140 personnes ;

Personnel civil. — 2 maîtres d'hôtel, 5 cuisiniers et 4 aides de cuisine, 1 commis aux vivres, 1 cambusier, 1 sommelier, 2 boulangers, 2 pâtissiers, 1 boucher, 4 cireurs, 1 coiffeur, 1 chef d'office, 6 garçons interprètes, 18 premiers garçons et 42 garçons, 5 femmes de chambre, 1 infirmier, au total 97 personnes, ce qui donne pour l'ensemble du personnel un effectif de 305 personnes.

Nous parlerons des effectifs, d'une manière plus générale, à propos des charges de l'exploitation (cinquième partie).

son de l'intérêt d'Etat qui, dans de nombreux pays, a fait édicter des règles qui empêchent le libre recrutement du personnel naviguant aussi bien parmi les étrangers que parmi les nationaux.

Tandis que, pour le droit d'un navire à porter le pavillon national, les lois anglaise, allemande, norvégienne, n'imposent aucune condition relativement à la nationalité, ni du capitaine, ni de l'équipage, d'autre lois (Autriche-Hongrie, Brésil, Finlande) exigent la qualité de national au moins pour le capitaine. D'autres enfin exigent l'indigénat non seulement pour le capitaine, mais encore pour une partie de l'équipage. Telles sont les lois de l'Espagne, de la Grèce, de l'Italie, des Etats-Unis, du Mexique et de la Russie (1). Telle est enfin la loi française que nous étudierons plus spécialement.

Une loi exigeant la nationalité de la totalité ou d'une partie importante de l'équipage est assurément une gêne au point de vue du recrutement du personnel naviguant. Elle empêche, en tout ou en partie, l'armateur de profiter de la main-d'œuvre étrangère qui peut être à meilleur marché que la main-d'œuvre nationale. Mais il y a pour un pays un intérêt majeur à édicter des dispositions qui garantissent que le pavillon national n'abrite pas dans une trop forte proportion un personnel étranger. Il est instructif de rapprocher cette question de celle de la nationalité des armateurs, pour voir les conséquences possibles de certaines lois. Ainsi la loi anglaise, tout en déclarant que la propriété du navire anglais doit être exclusivement britannique, assimile au propriétaire anglais la société par actions constituée en Angleterre : les actionnaires et les dirigeants peuvent être étrangers (2). Comme elle laisse, d'autre part, l'armateur libre de composer son person-

(1) Sur ces diverses lois, v. notamment *Les conditions de la nationalité des navires*, étude précitée de M. H. Fromageot, *Revue maritime*, 1902.

(2) Cf. étude de M. de Hart, *Journal du dr. intern. privé*, 1903, p. 294.

nel d'étrangers, y compris le capitaine et les officiers, elle permet à la rigueur le spectacle singulier d'un navire britannique possédé en réalité et dirigé par des étrangers, commandé par un capitaine étranger, monté par un état-major et un équipage également étrangers.

Une telle législation n'a pas encore révélé, en fait, tous ses dangers, du moins en ce qui touche le personnel naviguant. Cependant les statistiques anglaises permettent de constater que le nombre des étrangers employés à bord des navires britanniques s'est accru dans des proportions assez considérables. En 1854, la proportion des étrangers par rapport aux nationaux employés à bord de ces navires était, pour cent, de 8,80. En 1858, elle était de 7,45 seulement. En 1876, elle était de 11,76. Depuis, elle s'est élevée rapidement: après avoir oscillé, elle s'est élevée, en 1895, à 17,96 ; en 1896, à 18,48; 1897, à 19,31 ; en 1898, à 20,18; en 1899, à 20,69 ; en 1900, à 21,14 ; en 1901, à 21,76 (1). Quand s'arrêtera cette progression ? Telle est la question qu'on se pose en Angleterre, non sans quelque inquiétude (2).

Il y a un si grand intérêt à ce que les navires nationaux ne soient pas montés dans une trop forte proportion par des étrangers, qu'on comprend qu'un pays fasse au besoin des sacrifices pour conserver, du moins dans son principe, une

(1) *Tables showing the progress of merchant shipping in the United Kingdom* (*Board of Trade*, 1902). Ces statistiques indiquent que les dénombrements d'où sont déduites ces proportions ne comprennent les capitaines qu'à partir de 1888. Elles indiquent aussi qu'il en faut exclure les lascars et asiatiques qu'elles font figurer à part et dont le nombre s'est beaucoup accru à bord des navires britanniques. Ce nombre était, en 1886, de 16.673. En 1901, il s'était élevé à 37.431, ayant ainsi plus que doublé en une quinzaine d'années.

(2) Sur les causes par suite desquelles une partie de la population se détache, en Angleterre, des métiers de la mer, on a cité l'accroissement du bien-être de la classe ouvrière terrienne et la diffusion de l'instruction. (V. le *Yacht* du 1er juillet 1899 et les appréciations du comte de Rawensworth qui s'y trouvent rapportées).

règle telle que celle de la loi française, qui fera plus spécialement, ainsi qu'il a été indiqué plus haut, l'objet de notre examen.

L'Acte de navigation du 21 septembre 1793 (art. 2) dispose que le capitaine, les officiers et les trois quarts de l'équipage du navire français doivent être français. Cette disposition subsiste, avec la modification que la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande y a apportée. L'article 17 de cette loi est ainsi conçu :

Art. 17. — L'article 2 de la loi du 21 septembre 1793 est modifié, en ce qui concerne la composition des équipages des navires de commerce français, par les dispositions suivantes :

Toutefois les équipages des navires pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole pourront être composés de marins non français, à l'exception ;

1° De tous les officiers (capitaine, second, chef mécanicien, lieutenant, etc.) ;

2° Du maître d'équipage ;

3° D'un minimum de deux marins inscrits maritimes, dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine.

Le nombre des marins inscrits français pourra être réduit :

1° Sur les navires à vapeur d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à cinq, savoir :

Le capitaine, le second, le chef mécanicien ;

Le maître d'équipage ;

Un inscrit maritime français pour la machine ;

2° Sur les navires à voiles d'un tonnage net inférieur à 1.000 tonneaux, à quatre, savoir :

Le capitaine, le second ;

Le maître d'équipage ;

Un inscrit maritime français.

3° Sur les navires à vapeur ou à voiles d'un tonnage net inférieur à 400 tonneaux, à trois, savoir ;

Le capitaine, le second ;

Le chef mécanicien, si le navire est à vapeur ; ou un inscrit maritime français pour la manœuvre, si le navire est à voiles.

Cette modification a donné satisfaction aux réclamations qui avaient été formulées depuis longtemps, en ce qui touche le cabotage international colonial, sur la nécessité de facilités spéciales. Mais la grande navigation demeure soumise aux exigences de la loi du 21 septembre 1793. A ce sujet, on a cité parfois le décret du 22 avril 1872 en lui attribuant une portée qu'il n'a pas. L'article 14 du décret du 28 janvier 1857 avait énoncé que le personnel de la machine devrait être composé pour les trois quarts de français. Le décret du 22 avril 1872, dans le but de faciliter le recrutement de ce personnel à bord des paquebots naviguant dans la mer Rouge ou dans l'Océan Indien, a décidé que l'article 14 du décret du 28 janvier 1857 ne serait pas applicable à ces paquebots et que le personnel dont il s'agit pourrait être composé exclusivement d'étrangers, à la condition que l'acte de navigation fut respecté quant à l'ensemble du personnel du navire. Ainsi la loi de 1793 n'a pas été modifiée par ce décret et ne pouvait pas l'être. Ce décret a modifié seulement un décret antérieur spécial à une partie du personnel.

En France, les règles relatives à la nationalité du personnel naviguant se relient au régime de l'*inscription maritime*, bien qu'elles aient leur raison d'être, abstraction faite de ce régime. Elles constituent l'un des avantages octroyés aux inscrits maritimes en compensation de la charge qui pèse sur eux d'être à la disposition de l'Etat jusqu'à un certain âge. L'institution de l'inscription maritime, ayant ces règles comme conséquences, contribue à leur maintien et, par là, influe sur le recrutement du personnel naviguant. Il y a lieu de l'envisager au point de vue du secours ou des entraves qu'elle est susceptible d'apporter à ce recrutement.

Il existe un lien évident entre la marine marchande et la marine militaire. La seconde trouve dans la première une pépinière de marins tout excercés et prêts à accomplir, à bord des navires de l'Etat, un service auquel les terriens seraient

beaucoup moins aptes. De son côté, la marine marchande a intérêt à un régime qui n'entraîne pas la désorganisation du personnel naviguant au point de vue des appels des marins par l'Etat et qui, loin de détourner ceux-ci de leur genre de vie, transforme le service militaire en école de perfectionnement professionnel. On peut ajouter que les faveurs octroyées aux inscrits en vue de faciliter le recrutement de la marine militaire sont de nature à favoriser le recrutement de la marine commerciale, en attachant une population plus nombreuse aux métiers de la mer.

Ainsi, il y a une coordination naturelle dans le recrutement d'une marine et celui de l'autre. Aussi l'institution dont Colbert avait posé les fondements (1) et qui, par une conception très juste, utilise cette coordination, a-t-elle résisté à toutes les attaques et a-t-elle été encore consacrée par la loi du 24 décembre 1896.

Néanmoins, elle a, dans ces dernières années, subi de nouveaux assauts à l'occasion des grèves des inscrits. Est-il légitime, peuvent en effet dire les armateurs, que nous soyons

---

(1) D'après le régime des classes institué par Colbert, (il y avait eu une première application de la même idée en Portugal, au XIVe siècle, sous le règne de Jean Ier), tout marin de commerce devait être inscrit toute sa vie sur des rôles spéciaux. Les matelots inscrits dans chaque port étaient divisés en trois ou quatre classes : selon les provinces, chaque classe était appelée à servir un an, tous les trois ou quatre ans, sur les vaisseaux de l'Etat. Appliqué dès 1665 en Aunis, en Poitou et en Saintonge, ce système fut étendu à plusieurs autres provinces en 1668 et enfin généralisé par l'ordonnance du 15 avril 1689. Le régime des classes fut ensuite réglementé par l'ordonnance de 1784, qui substitua aux levées en masse par classe les levées partielles et successives à tour de rôle de service, en fixant, d'autre part, à 60 ans l'âge jusqu'auquel le service était obligatoire. Cet âge fut abaissé à 56 ans par une loi de 1791, puis à 50 ans par la loi du 3 brumaire an IV, qui réglementa à nouveau la matière et donna au régime des classes le nom d'*inscription maritime*. En 1835 fut admis le système de la levée permanente, conservé par la loi du 24 décembre 1896. Sur l'historique de l'inscription maritime, voir notamment Lyon-Caen et Renault, V, p. 226 et s.

astreints à recruter nos équipages avec des gens de mer ayant, par suite de l'acte de navigation, un monopole qui nous met dans l'alternative, ou de nous soumettre à leurs exigences, ou de désarmer? Ainsi se pose en effet un problème qui semble singulièrement difficile à résoudre. S'il n'a pris de l'acuité que depuis une époque récente, on peut noter qu'il avait été envisagé dès l'enquête de 1873 : Dupuy de Lôme avait proposé alors qu'en cas de grève il fût fait exception à la règle relative à la nationalité.

C'est à une solution de ce genre qu'on serait peut être amené, si les exigences des inscrits allaient jusqu'à faire à l'armement une situation trop difficile. Mais il y a lieu d'espérer qu'on pourra continuer à s'accommoder du système de nos lois, si avantageux au point de vue national et que, d'ailleurs, pour prévenir des conflits, on pourrait chercher à améliorer.

Les améliorations qu'il serait susceptible de recevoir, consisteraient, semble-t-il, à étendre les mesures excellentes que l'on remarque dans la combinaison de nos lois et qui consistent à avantager les inscrits, sans obérer les armateurs. Dans cet ordre d'idées, on rencontre les avantages suivants, concédés aux inscrits : 1° ils ont le monopole de la pêche dans les limites de l'inscription maritime ; 2° ils sont, dans l'exercice de la profession de pêcheur, exemptés de la patente qui, en principe, pèse sur toutes les personnes exerçant en France une profession quelconque ; le droit de vendre les produits pêchés ou récoltés par les inscrits maritimes ne comporte à leur charge, ni droit de patente, ni redevance personnelle d'aucune sorte (1) ; 3° des concessions temporaires de parties de plage sont faites gratuitement aux inscrits définitifs (aux femmes, veuves ou orphelines non mariées d'inscrits définitifs) pour l'établissement de pêcheries mobiles ; sont également gratuites les mêmes concessions faites aux inscrits pour le

(1) Loi du 15 juillet 1880 et loi du 24 décembre 1896 (art. 48).

parquage des coquillages et crustacés provenant de leur pêche (1); 4° enfin et surtout, les inscrits jouissent des avantages que leur procure l'*établissement des Invalides de la marine* et dont le principal consiste dans la pension dite demi-solde, payée sans doute en partie par les intéressés eux-mêmes en raison de la retenue de 3 °/₀ opérée sur leurs salaires, mais en partie seulement et qui, constituée pour une autre partie par d'autres éléments (2), est considérée à juste titre comme un avantage.

Toute cette partie du système semble mériter les suffrages : elle sert à la fois le recrutement de la marine militaire et celui de la marine marchande, en attirant les habitants des côtes vers les métiers de la mer. Elle présente, en somme, des combinaisons ingénieuses favorables à tous les intérêts en présence.

On pourrait chercher à en ajouter d'autres du même genre. Dans cet ordre d'idées, on aurait à résoudre la difficile question du risque professionnel maritime, qui n'a pas été étrangère à certains mouvements grévistes, et qui a été seulement touchée par la loi du 21 avril 1898 dans des conditions regrettables. Cette loi, mal aménagée, onéreuse pour les armateurs et les inscrits, source de difficultés d'interprétations, ne procure aux inscrits victimes des cas fortuits maritimes

(1) Loi du 24 décembre 1896 (art. 49).

(2) Les principales ressources de la Caisse des Invalides comprennent les arrérages de rentes achetées avec des fonds provenant notamment d'anciennes prises maritimes; le montant de la retenue de 3 °/₀ opérée sur les salaires des marins du commerce ; la solde entière des marins déserteurs de la marine militaire, la moitié ou le tiers, selon les cas, de celle des déserteurs de la marine marchande ; le montant des loyers et des successions non réclamés pendant deux ans à la Caisse des gens de mer, les produits des bris et naufrages non réclamés à la Caisse des gens de mer dans l'an et jour de leur dépôt ; une partie du produit des prises ; un prélèvement sur les primes à la construction et à la navigation ; une somme qui est portée chaque année au budget de l'Etat (11.511.534 francs pour le budget de 1903).

que des pensions insuffisantes. Il y aurait avantage à fusionner la caisse qu'elle a créée avec la caisse des Invalides, qui pourvoirait ainsi à la fois à l'invalidité résultant de l'âge et à l'infirmité résultant des accidents professionnels (1). La pension à laquelle donneraient lieu ces derniers devrait être suffisamment élevée, sans nouvelle cotisation des inscrits, grâce à un sacrifice de l'Etat, justifié par la même idée que celle qui sert de fondement à l'allocation qu'il verse actuellement pour faire face à la demi-solde. Ce sacrifice serait plus ou moins élevé selon que l'on exigerait ou non une cotisation de l'armateur. Il y aurait à cet égard à opter entre différents systèmes. On peut indiquer seulement que la solution qui consisterait dans l'exonération de l'armateur du risque professionnel (il resterait seulement exposé au recours de la caisse en cas de fautes à déterminer, engageant sa responsabilité personnelle ou celle du navire) pourrait être logiquement basée sur l'idée d'une compensation ou même d'une protection à donner à l'armement, c'est-à-dire sur l'une des idées mises en avant à l'occasion des allocations prévues par les lois sur la marine marchande (2). On pourrait également régler la question du rapatriement dans un sens analogue (3). Il n'y a pas ici à entrer dans les détails. Nous voulons seulement indiquer que la meilleure politique à suivre au sujet du

(1) Cette fusion contribuerait à résoudre les difficultés nées de la diversité des risques maritimes. Les marins de la Méditerranée trouvent mauvais d'avoir à payer à la caisse de prévoyance, pour des risques plus grands que les leurs, ceux des marins de l'Océan et de la mer du Nord. Par contre, ces derniers alimentent la caisse des Invalides au profit de gens moins exposés qu'eux qui profiteront davantage de la demi-solde. Il importe à l'équilibre qu'il y ait réunion des deux caisses.

(2) Nous avons vu (1re partie) qu'il y aurait avantage par contre à baser ces allocations sur d'autres idées, notamment sur celle d'un lien d'Etat empêchant le navire lui-même de passer sous le contrôle ou dans la possession d'étrangers.

(3) Lors de l'enquête de 1873, il avait déjà été demandé que le rapatriement fût en principe à la charge de l'Etat.

recrutement du personnel naviguant serait de conserver, avec quelques exceptions, le principe de l'inscription maritime, en prenant des mesures pour que ce régime, loin d'entraver ce recrutement, le facilite et l'assure.

§ 3.— *Spécialités diverses relatives au personnel naviguant.*

A. Dispositions disciplinaires et pénales. — Dans presque tous les pays, des dispositions répressives spéciales ont été édictées pour assurer le maintien de la discipline à bord des navires.

Ainsi, en France, une législation pénale d'exception se trouve contenue dans le décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898 et par celle du 31 juillet 1902 (1).

Ainsi encore, en Grande-Bretagne, les dispositions disciplinaires et pénales concernant la marine marchande se trouvent contenues dans le *Merchant Shipping Act* de 1894, notamment dans les articles 220 à 239.

En Allemagne, la matière était traitée dans la loi du 27 décembre 1872 sur les gens de mer. Elle l'est aujourd'hui dans la loi du 2 juin 1902 (*Seemannsordnung*), dont la section IV (art. 84 à 92) est consacrée aux dispositions disciplinaires, et la section V (art. 93 à 127) aux dispositions pénales.

B. Protections légales spéciales. — Dans presque tous les pays, la législation a édicté certaines règles qui constituent des protections spéciales pour le personnel des navires et dont quelques-unes ont des origines anciennes. On ne mentionnera ici que pour mémoire les règles spéciales à l'en-

(1) Non seulement le décret-loi disciplinaire et pénal édicte un régime particulier de répression qui prévoit des infractions spéciales, mais encore il organise des juridictions particulières. Consulter notamment l'introduction et les notes de M. H. Fromageot, dans son édition du *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.*

gagement et au débarquement des gens de mer, ainsi que le privilège qui leur est accordé sur le navire et le fret pour garantie du paiement de leurs loyers (1). On notera seulement d'une manière particulière deux catégories de règles qui ont mis en jeu des principes importants, étendus depuis aux industries terriennes. Il s'agit des règles relatives aux cas de maladies ou de blessures des matelots et de celles relatives à l'insaisissabilité de leurs salaires.

Au premier point de vue, on a fait depuis longtemps exception au droit commun ancien, d'après lequel les ouvriers n'avaient droit à une indemnité quand ils étaient blessés ou tombaient malades qu'à la condition que leurs blessures ou leur maladie fussent dues à la faute du patron, faute qu'ils avaient d'ailleurs la charge de prouver. Depuis le moyen âge (2) la coutume maritime a admis un autre principe, à savoir que le matelot qui tombe malade pendant le voyage et qui est blessé au service du navire est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais de l'armement. On a vu avec raison (3) dans ce vieux principe spécial à l'industrie maritime une des applications primitives de l'idée du risque professionnel mis à la charge de ceux qui bénéficient de la profession, idée qui devait grandir et se propager au dix-neuvième siècle et provoquer dans presque tous les pays des lois ouvrières nouvelles. Après avoir été en avance à cet égard sur

---

(1) V. notamment ces développements contenus dans le traité de MM. Lyon-Caen et Renault, V. p. 256, et s., sur les obligations de l'armateur ou du navire envers les gens de mer et sur le privilège de ceux-ci. Parmi les obligations existant au profit des gens de mer, notons celle de pourvoir à leur subsistance, qui est sanctionnée par le décret-loi de 1852 (art. 76).

(2) Cf. Arthur Desjardins, *Traité de dr. com. mar.*, III, p. 286 et s., qui cite à ce sujet les rôles d'Oléron (art. 6 et 7), et l'ordonnance hanséatique de 1597, consacrant ce principe. L'ordonnance française de 1681 posa la règle qui est passée depuis dans le code de commerce (art. 262 et 263).

(3) V. notamment H. Bailby, *Du fondement juridique de la responsabilité du patron.*

les autres industries, l'industrie maritime s'est laissée, dans divers pays, dépasser par elles. Nous verrons ultérieurement, à propos des charges, les principales institutions se rattachant au risque professionnel des gens de mer. Il suffit ici d'énoncer le principe.

Au point de vue de l'insaisissabilité des salaires et de leur incessibilité, les gens de mer ont bénéficié depuis longtemps aussi de règles spéciales. Celles-ci ont été édictées en France par l'ordonnance du 1er novembre 1745, dont les dispositions ont été déclarées d'ordre public par le décret-loi du 4 mars 1852 (1). Il y a quelque difficulté sur la question de savoir si ces dispositions s'appliquent aux personnes engagées à bord autres que les marins proprement dits (2). Peu importe. Nous voulons seulement mentionner ici un principe par suite duquel les marins ont été traités mieux que les autres travailleurs et qui, après avoir été partiellement admis pour les autres salariés, tend à se généraliser.

Les règles spéciales relatives aux gens de mer méritent toute l'attention des législateurs. En cette matière, comme en beaucoup d'autres, l'Allemagne a montré de nos jours une activité législative remarquable. Nous examinerons ultérieurement, à propos des charges de l'armement, ses lois sur l'assurance des accidents des gens de mer. Mais signalons, une fois de plus, l'importante loi du 2 juin 1902 (Seemannsordnung) (3), ainsi que les lois promulguées à la même date, l'une sur l'obligation des navires de commerce de recueillir

---

(1) Parmi les lois étrangères, voir les codes italien, roumain, portugais, le *Merchant Shipping Act* de la Grande-Bretagne et la loi des Etats-Unis, qui admettent l'insaisissabilité des loyers des gens de mer.

(2) V. à ce sujet, Lyon-Caen et Renault, V, p. 275 et s.; Arthur Desjardins, III, nos 668 et s.

(3) V. traduction de cette loi et notice par H. Fromageot, *Revue maritime*, décembre 1902.

les gens de mer à rapatrier (1), l'autre sur les bureaux de placement des marins. Toutes ces lois sont inspirées, comme le reste de la législation ouvrière et le nouveau code civil de l'Allemagne, par le souci d'améliorer le sort des travailleurs (2).

Œuvres privées. — A côté des œuvres législatives concernant les gens de mer, il faudrait citer celles qui sont dues aux initiatives privées ; caisses spéciales fondées par les compagnies de navigation ou par les fédérations d'armateurs et maisons des marins. On a créé quelques maisons de marins en France à l'imitation de celles qui existent à l'étranger (3). Parmi ces dernières, on doit citer notamment le *Sailor's Home*, de Londres, fondé en 1835 avec 100 lits (nombre porté à 328 en 1848 et à 501 en 1865), qui a reçu en 1900 plus de 12.000 marins et procuré des embarquements à plus de 3.000 ; celui de Liverpool, fondé en 1844 ; le *Zeemanshuis* de Rotterdam, fondé en 1856 ; le *Seemanshaus*, de Hambourg, où les

(1) Sur la loi relative au rapatriement, v. 5e partie, *Les Charges*.

(2) La loi sur les bureaux de placement que nous venons de citer (*Gesetz betreffend die Stellenvermittelung für Schiffsleute* (*Reichsgesetzbl.*, p. 215), contient des dispositions bien conçues pour protéger les gens de mer contre l'exploitation lamentable dont ils sont l'objet dans beaucoup de pays. Celui qui veut exercer à titre d'industrie le placement des gens de mer doit obtenir l'autorisation de l'autorité administrative supérieure (art. 2). Il ne doit se livrer, ni par lui-même, ni par autrui, à la location de locaux d'habitation et de couchage, ni aux commerces d'hôtelier, de cabaretier, de détaillant de boissons spiritueuses, de marchand d'équipements pour marins, de changeur ou de prêteur sur gage. Il ne doit pas même être en relations d'affaires avec des individus exerçant un commerce de l'une de ces catégories, de telle sorte qu'il se fasse verser ou promettre par eux des gratifications d'aucun genre pour son intervention (art. 3). La rétribution des bureaux de placement est fixée par tarifs établis par les Etats ou les autorités qu'ils désignent, les représentants des placeurs, des armateurs et des marins entendus. Cette rétribution doit être payée moitié par l'armateur et moitié par le marin. Toute convention contraire au désavantage de ce dernier est nulle (art. 4). La loi édicte ensuite des sanctions destinées à assurer la complète exécution de ses prescriptions.

(3) L'une des plus anciennes est celle de Lübeck, qui remonte à 1535.

hommes paient 15 marks par semaine et les officiers 18, et qui est un modèle du genre (1), etc.

En France, la première Maison du marin qui ait été créée est celle de Dunkerque, ouverte le 21 novembre 1895, grâce aux fonds recueillis par une société formée à la suite de la loi de 1893 sur la marine marchande et qui, en 1900, a hébergé 1.178 marins moyennant le prix modique de 2 francs par 24 heures et procuré 1.926 embarquements. Des Maisons du marin ont été ouvertes à Bordeaux en 1896, puis à Marseille, au Havre, à Nantes, à La Rochelle, à Rochefort.

En dehors des Maisons du marin, l'initiative privée a créé des institutions telles que l'asile Brévillier, au Havre, sur le plateau de la Hève, et l'asile de Martigues, inauguré le 23 octobre 1900.

Section III. — **Les auxiliaires.**

§ 1er. — *Pilotes.*

Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, les pilotes hauturiers, qui rentraient dans la catégorie des hommes de l'équipage, ont disparu.

A ces pilotes, Valin opposait jadis, dans son commentaire de l'ordonnance de 1681, les pilotes côtiers, autrement appelés locmans ou lamaneurs, pour la navigation de port en port et le long des côtes. Aujourd'hui les pilotes lamaneurs subsistent seuls. Ils ne font point partie de l'équipage du na-

(1) Dans le *Seemanshaus* de Hambourg se trouvent non seulement les locaux ordinaires d'une Maison de marin, restaurant, chambres à coucher, etc., mais encore, entièrement groupés là, tous les services concernant les gens de mer : bureau d'engagement des « Armateurs réunis de Hambourg » ; les salles d'armement et de désarmement pour le long cours et le cabotage ; le bureau du commissaire du *Seeamt;* la salle des séances du tribunal maritime ; les salles d'études et d'examen de l'Ecole de navigation ; enfin, l'hôpital et, dans une annexe séparée, l'hôpital pour les maladies exotiques.

vire. Ce sont des auxiliaires des navigateurs, organisés dans les différents Etats dans un intérêt public, et les diverses législations rendent généralement leur concours obligatoire, afin de leur procurer du travail et d'entretenir ainsi, aux frais des navigateurs eux-mêmes, ces hommes à connaissances spéciales, qui, s'ils sont parfois inutiles à certains capitaines, sont indispensables à la sécurité de la navigation à un point de vue général.

Les droits des pilotes lamaneurs ont été réglés en France par le décret impérial du 12 décembre 1806. Il s'agit là d'une matière législative, mais ce décret n'a été, à aucun moment, déféré au Sénat, et il a été exécuté jusqu'à la Restauration. Il n'est point regardé comme inconstitutionnel, et la Cour de cassation en a reconnu la légalité et l'a qualifié de décret ayant force de loi (arrêt de la Chambre des requêtes du 11 août 1863).

Le pilotage, d'après ce décret, est obligatoire à l'entrée et à la sortie des ports (article 35). Mais la sanction édictée est que, si le capitaine refuse de prendre un pilote, il sera tenu de payer comme s'il s'en était servi : les pilotes ne peuvent « monter à bord contre le gré des capitaines ». Bien entendu, d'ailleurs, les pilotes ne peuvent rien demander en dehors des tarifs (1).

Le décret de 1806 déclare que, dans le cas où le capitaine refuse de prendre un pilote obligatoire, « il demeurera responsable des événements ». Il en résulte que, si un sinistre

(1) « Tout pilote, dit l'article 31, qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de l'Etat ou du commerce et ayant déclaré en répondre, l'aura échoué ou perdu par négligence ou par ignorance ou volontairement, sera jugé conformément à l'article 40 de la loi du 22 août 1790. » Cet article condamnait le pilote négligent à trois ans de galères La peine des galères a été supprimée par le code pénal de 1810 et ne peut être remplacée par les tribunaux. Sur la difficulté qui en résulte, v. Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, II, n° 469, et Fromageot, *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*, p. 116.

survient, le capitaine doit, pour se dégager, prouver que l'événement provient d'une cause entièrement étrangère à sa faute.

D'ailleurs, le capitaine n'est pas exonéré, par la présence d'un pilote obligatoire à bord, des accidents résultant des fautes de celui-ci. Telle est la jurisprudence admise en France et dans divers pays.

En Angleterre, l'organisation du pilotage se rattache à la *Trinity-house*, cette antique compagnie qui remonte au règne d'Henri VIII. Réglé par diverses lois dans le cours du siècle, le pilotage fait actuellement l'objet de la partie X (articles 572 à 633) du *Merchant Shipping Act* de 1894. Celui-ci, comme celui de 1854, règle assez minutieusement l'organisation du pilotage ; il détermine les districts dans lesquels il est obligatoire, ainsi que le fonctionnement et les privilèges de la corporation quant à la délivrance des licences aux pilotes. Des sanctions sont édictées, en cas de refus, par le capitaine du pilote qualifié qui offre ses services, quand le pilotage est obligatoire (l'article 622 prévoit une amende de £ 5 au maximum par 50 tonneaux de jauge du navire). Par contre, l'article 633 contient la disposition suivante : « Le propriétaire ou le capitaine d'un navire ne seront responsables vis-à-vis de personne en raison d'une perte ou d'un dommage quelconque résultant de la faute ou de l'incapacité d'un pilote qualifié, agissant dans la direction dudit navire dans les limites d'un district où l'emploi d'un pilote qualifié est légalement obligatoire. »

Ce système est complètement opposé à celui qui prévaut en France. Mérite-t-il la préférence ? Voici comment le juge un jurisconsulte anglais qui fait autorité en matière maritime, M. Gray Hill (1) : « Il existe, dit-il, des anomalies, des complexités, même des absurdités, dans bien des branches de

(1) *Revue internationale du droit maritime*, X, p. 676.

notre législation, mais nulle part elles ne sont aussi abondantes que dans la partie qui traite de l'emploi obligatoire des pilotes. »

Cette opinion n'est pas isolée. C'est la doctrine française qui a prévalu dans le projet de loi uniforme élaboré par le *Comité maritime international* (1).

§ 2. — *Courtiers maritimes.*

Lors de l'arrivée ou du départ des navires, les capitaines ont à remplir de nombreuses formalités. A cet effet, ils ont besoin, en général, surtout dans les ports qui ne sont pas de leur nationalité, d'être accompagnés par des hommes compétents pour les guider. Ceux-ci sont les courtiers.

Tandis qu'en général, dans les diverses nations maritimes, le courtage des navires est entièrement libre, il est soumis, en France, à des règles particulières qui ont soulevé bien des débats et qu'il importe d'analyser avec quelque détail sous peine de tomber dans des confusions.

Créé par l'édit de 1657, qui institua divers offices, notamment ceux de courtiers-jurés-interprètes et ceux de courtiers-conducteurs de navires, le courtage maritime a reçu sa consécration de l'Ordonnance de la marine de 1681, qui en a fait l'auxiliaire du Trésor en même temps que de la marine marchande. Supprimé par la loi du 8 mai 1791, avec les autres, le monopole des courtiers fut rétabli par la loi du 28 ventôse an IX et a subsisté depuis : en 1866, lorsque le courtage pour les marchandises est devenu libre à la condition du rachat des charges, les courtiers maritimes n'ont pas été atteints.

---

(2) L'article 6 de ce projet est ainsi conçu : « La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire ne fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions du présent traité. »

La plus importante des fonctions des courtiers maritimes est la conduite des navires, laquelle est constituée par l'ensemble des services qu'ils rendent comme truchements aux capitaines et équipages étrangers. « Dans les affaires contentieuses de commerce et pour le service des douanes, dit l'article 80 du code de commerce, ils serviront seuls de truchements à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseaux et autres personnes de mer. »

L'ordonnance du 14 novembre 1835, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, en vertu des pouvoirs donnés au gouvernement par l'article 11 de la loi du 28 ventôse an IX, indique que, par conduite de navire, il faut entendre l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de commerce, de la douane et des autres administrations publiques et l'assistance à prêter aux capitaines et aux équiqages suivant l'usage des lieux. Dans cette même conduite, ajoute l'ordonnance, est comprise l'interprétation orale ou la fonction de truchement pour les capitaines qui ne parlent pas la langue française.

Il importe de développer cette disposition volontairement concise et de passer en revue les diverses démarches auxquelles donne lieu la conduite d'un navire, en distinguant la conduite à l'entrée et la conduite à la sortie.

La conduite à *l'entrée* comprend :

1° Les rapports du capitaine et de l'équipage avec le service sanitaire. Dès l'entrée du navire dans le port, le capitaine doit subir de la part de l'administration sanitaire un interrogatoire, dans lequel les déclarations mensongères sont punies des plus sévères sanctions (loi du 3 mars 1822, décret du 24 décembre 1850).

2° Les rapports avec la douane :

Une série d'obligations se rattachent d'abord au manifeste. Le manifeste doit être prêt, signé du capitaine, dès que le navire est parvenu dans les quatre lieues des côtes françai-

ses ; copie doit en être remise à l'agent des douanes, qui le requiert et vise l'original (loi du 4 germinal an II). Dans les 24 heures de son arrivée au port, le capitaine doit déposer au bureau du port cet original, accompagné, s'il y a lieu, d'une traduction. Il doit en signer la transcription au registre (loi du 22 août 1791, t. II, art. 5, et loi du 27 vendémiaire an II, art. 38). C'est là la déclaration *de gros*.

Puis le capitaine doit faire une *déclaration d'entrée*, indiquant, avec son nom, celui du navire, le port d'attache, la jauge, la provenance, le personnel du navire et la nature de la cargaison, et devant servir à la liquidation des sommes dues au trésor pour droits de quai, droits sanitaires, droits de péage.

Dans le même délai de 24 heures, le capitaine est tenu de faire à la douane son rapport de mer et de le faire affirmer au moins par deux hommes de l'équipage (Ordonnance de 1681 et loi du 21 septembre 1793 conférant à la douane les attributions de l'Amirauté).

Au bureau d'importations, le capitaine arrivant d'un port étranger doit faire timbrer les connaissements en sa possession, conformément à la loi du 30 mars 1872.

Il est tenu de déposer à la douane une liste des provisions du bord.

Toutes ces démarches et formalités en douane constituent des obligations personnelles pour le capitaine.

3° Le dépôt au tribunal du commerce du rapport, qu'il y a souvent lieu de faire affirmer par l'équipage ;

4° Les relations avec l'administration du port, notamment pour le placement à quai ;

5° La constatation de l'arrimage par l'expert désigné par le tribunal de commerce ;

6° Les déclarations d'octroi et de régie ;

7° Le désarmement du rôle d'équipage et le paiement des salaires au bureau de l'inscription maritime ou au consulat.

La conduite à *la sortie* comprend :

1° Les formalités relatives à l'expédition du navire ;

2° L'armement du rôle d'équipage ;

3° L'obtention du passeport.

Telle est la conduite. L'ensemble de ces opérations donne lieu à une rémunération unique fixée par décret : la conduite est indivisible, ainsi que l'a admis la circulaire du Ministre du commerce du 1er août 1833. Comme l'emploi d'un truchement rentre sans contestation dans cet ensemble et comme tout capitaine étranger ne parlant pas français ou ayant des papiers en langue étrangère, est tenu d'employer un truchement qui ne peut être que le courtier, il en résulte que, pour lui, la conduite entière du navire doit être faite nécessairement par un courtier.

Ainsi, les étrangers ont eu à supporter la charge des droits de courtage, à laquelle échappaient les armateurs français et de là est née une longue série d'attaques contre le privilège des courtiers. Il importe de retracer brièvement les phases de cette lutte.

Avant 1872, quand le capitaine et l'équipage ne parlaient pas français, ou bien encore quand les papiers de bord étaient écrits en langue étrangère, on admettait l'intervention du courtier, parce que, seul, il avait qualité pour servir de truchement entre la douane, le capitaine et l'équipage, et que c'était à lui aussi qu'il appartenait de traduire le manifeste, ainsi que les autres papiers de bord, s'il y avait lieu.

C'est à partir de 1872 que cette doctrine a été combattue, d'abord par des moyens détournés, plus tard ouvertement devant les divers degrés de juridiction.

Voici quel fut le moyen détourné dont on usa à Bordeaux : il consistait à substituer à un manifeste en langue étrangère un manifeste écrit en français. On mettait pour cela à profit le long trajet de l'embouchure de la Gironde à Bordeaux. Les capitaines savaient quelques mots de notre langue ; ils

faisaient à la douane le dépôt du faux manifeste avec l'assistance du consignataire, et à l'aide de ce subterfuge, il paraissait s'agir d'un capitaine parlant français, ayant ses papiers de bord écrits en français. Sur la réclamation des courtiers de Bordeaux, le Département du commerce exprima le désir que la douane mît fin à ces manœuvres. Le service fut, en conséquence, invité à tenir la main, conformément à la loi, à ce que le manifeste fût représenté dès l'entrée des navires en rivière ; il lui fut en même temps recommandé, comme le prescrit également la loi, de le viser *ne varietur* (lettre commune n° 296 du 15 mars 1876).

Puis s'est engagée contre les courtiers une lutte judiciaire ouverte. Les adversaires des courtiers fondèrent leurs attaques sur la disposition de l'ordonnance de 1681 qui disait (article 14, livre Ier, titre 7) : « Les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes ni de courtiers. » Ils essayèrent de faire donner la plus grande extension possible aux mots marchands. La Cour de cassation, donnant, en effet, à ces mots une interprétation extensive, décida que la conduite du navire pouvait être effectuée, non seulement par le consignataire unique de la cargaison (1), mais encore par le consignataire du navire ou consignataire de la coque (2), ce qui était dépasser le sens que le législateur avait entendu donner au mot marchands, lequel visait certainement, non les armateurs, mais les négociants qui accompagnaient eux-mêmes leurs marchandises. Cette dernière interprétation résulte des lettres patentes du 10 juillet 1776 et du commentaire de Valin sur la disposition de l'ordonnance qui vient d'être visée.

D'autre part, une lutte extrajudiciaire contre le privilège

(1) Cass., 21 janvier 1875 (S., 1875, 1, 284) ; 14 août 1877 (S., 1878, 1, 100); 24 février 1880 (S., 1882, 1, 473).

(2) Cass. crim., 9 mai 1890 (P., 1892, 1, 281 ; voir, sous cet arrêt, note de M. Lyon-Caen.

des courtiers a été poursuivie avec acharnement par les armateurs étrangers.

Leurs plaintes, exprimées déjà lors de l'enquête de 1862, par M. Thomas Harrison, armateur, membre de la Chambre de commerce de Liverpool, ont été fréquemment renouvelées. Ainsi, la Chambre de commerce du Havre, dans sa séance du 21 avril 1899, recevait communication d'une lettre adressée par le ministre du commerce au préfet de la Seine-Inférieure, indiquant qu'il avait été saisi par le ministre des affaires étrangères de réclamations formées par l'ambassadeur d'Angleterre et le ministre du Danemark à Paris à la suite de pétitions d'un grand nombre d'armateurs anglais et danois, au sujet de l'élévation des droits perçus par les courtiers maritimes dans les ports français, et notamment au Havre et à Rouen. Les armateurs étrangers faisaient remarquer que les tarifs de courtage maritime dans ces ports avaient été fixés à une époque où les navires étaient plus petits et les frets plus élevés, et que des bâtiments transportant douze à quinze mille tonnes de marchandises auraient à acquitter des sommes importantes hors de proportion avec les services rendus et le travail effectué par les courtiers, travail qui, d'après les réclamants, ne serait guère plus considérable pour les grands que pour les petits navires.

La Chambre de commerce du Havre a répondu en faisant remarquer notamment qu'il n'y avait aucune assimilation à établir entre le rôle des courtiers maritimes français, officiers ministériels, et le rôle des courtiers maritimes en Angleterre. « En réalité, ces derniers, disait la Chambre, sont simplement des interprètes accompagnant auprès de la douane les capitaines, qui affirment, sur la Bible, la véracité de leurs déclarations. Toute autre est la mission des premiers. Les courtiers maritimes français, non seulement font la traduction du manifeste et la conduite du navire auprès des administrations de la douane, de l'octroi, de la santé, etc, au lieu

et place du capitaine, mais ils l'accompagnent et s'occupent de défendre ses intérêts, ainsi que ceux de l'armateur en toutes circonstances : affirmation devant le tribunal, mise à quai, réclamations, procès, réparations, expertises, etc.; de plus, avec la célérité apportée aux déchargements et le gros tonnage des navires, ceux-ci, le plus souvent, ont quitté le port depuis assez longtemps que les marchandises sont encore à quai, non livrées et les comptes non réglés. Les courtiers interviennent alors pour s'occuper de toutes ces choses; ils arrêtent le montant des dépenses, en assurent le paiement, ainsi que le paiement des droits, recouvrent les recettes, font les envois d'argent et les avances, s'il y a lieu, le tout sous leur responsabilité, au risque de n'être parfois remboursés que très tardivement et sans augmentation de tarif. » (1)

Quels que soient les arguments fournis pour ou contre le privilège des courtiers maritimes, il semble, en tout cas, peu tolérable que les étrangers viennent s'immiscer dans une question telle que celle du privilège d'officiers ministériels français. Spécialement, il n'est guère en place d'agiter cette question, comme on l'a fait, à l'occasion de lois d'intérêt purement national comme la loi sur la marchine marchande

(1) Une note de la Direction générale des Douanes du 4 mai 1887 contient en faveur des courtiers maritimes quelques observations qu'il est intéressant de rappeler : « Ces courtiers, dit cette note, sont pour le service d'utiles auxiliaires, surtout lorsqu'il s'agit de navires étrangers. C'est avec leur concours que le service est instruit du contenu des papiers du bord. C'est la confiance qu'ils inspirent qui a permis d'imprimer plus de célérité aux opérations : c'est à elle surtout qu'on a dû de pouvoir dispenser les capitaines, quand il s'agit de courts voyages, de l'obligation de faire un rapport de mer et de le faire affirmer par les gens de l'équipage. A son tour, le commerce se trouverait privé de ces facilités du jour où l'institution des courtiers maritimes n'existerait plus. La Douane devrait exiger toujours la traduction des papiers du bord, sur le contenu desquels elle se trouve aujourd'hui suffisamment éclairée par l'affirmation du courtier. Les capitaines devraient être toujours enfin tenus de faire leur rapport de mer, car il deviendrait le seul moyen pour la Douane de connaître avec certitude la provenance des marchandises et les circonstances de la navigation. »

française et sur les moyens de lui venir en aide. Les armateurs français pouvant se passer de l'intervention des courtiers maritimes ne sont pas intéressés, comme les étrangers, à la suppression du privilège des courtiers. Ils seraient plutôt, semble-t-il, intéressés à son maintien, puisqu'il constitue une charge dont ils peuvent s'affranchir à l'exclusion des étrangers. C'est une des rares mesures d'inégalité dont le principe de l'assimilation des pavillons laisse profiter le pavillon national. Elle disparaîtra peut-être un jour. En attendant, il n'y a pas lieu de demander son abrogation quand on recherche les moyens de venir en aide à la marine marchande française (1).

§ 3. — *Personnel employé au chargement et au déchargement.*

Le personnel nécessaire à l'industrie des transports maritimes comprend des auxiliaires auxquels est confiée la manutention des marchandises, soit au départ, soit à l'arrivée des navires. Les auxiliaires ont pris une importance de plus en plus considérable à mesure qu'une rapidité plus grande était imprimée aux opérations de transport maritime en général. Il est devenu nécessaire d'abréger le séjour aux ports des coûteux instruments de transport de notre époque : le chargement et le déchargement des marchandises doivent être accomplis avec la plus extrême célérité. La question de la main-d'œuvre dans les ports est ainsi devenue capitale pour l'industrie des transports maritimes, qui peut se trouver momentanément paralysée quand, par suite de grève, cette main-d'œuvre fait défaut.

Il y a une très grande variété, selon les ports, dans les régimes du travail de manutention préparatoire ou complé-

(1) Une demande de ce genre est surtout paradoxale quand elle vient de partisans du rétablissement des surtaxes de pavillon.

mentaire du transport maritime (1) et presque partout on trouve des organisations intéressantes.

A Marseille, il y avait, dans la première moitié du dix-neuvième siècle, une association, celle des portefaix, dont les origines étaient très anciennes (2). En 1791, cette vieille corporation fut atteinte par la Révolution et, jusqu'en 1814, le blocus continental ne permit aucun nouveau groupement sérieux de ses membres. Ce fut une époque désastreuse pour les opérations dans le port. Des gens sans aveu, étrangers au métier, s'emparèrent du travail des portefaix. « Ils dictèrent les lois aux négociants, aux capitaines marins, même à la haute police. Tel fut l'excès de la licence, qu'on vit en ce temps-là les gens aller en pleine mer à la rencontre des bâtiments chargés, monter à bord, s'emparer en quelque sorte des navires et ne les abandonner même pas quand ils les avaient amarrés aux quais de débarquement (3). » En 1814, on vit renaître la compagnie des portefaix, qui obtint de la commune le monopole du travail des ports. Elle en abusa et provoqua des plaintes. L'autorité prit des mesures pour obliger les portefaix à mériter la confiance des commerçants par leur probité. De fait, l'association conquit la confiance du commerce et devint très prospère pendant une assez longue période qui prit fin au commencement de 1864, c'est-à-dire à l'époque où entra en vigueur le monopole concédé par l'Etat à la Compagnie des Docks pour le magasinage et la manutention des marchandises. Depuis, se sont constituées à Mar-

(1) Sur ce sujet, consulter notamment : Ch. Gillès de Pélichy, *Le régime du travail dans les principaux ports de mer de l'Europe*, Louvain, 1899.

(2) V. Charles de Ribbe, *La Société des portefaix de Marseille, son histoire et sa constitution actuelle*, Extrait du *Bulletin de la Société internationale des études pratiques d'économie sociale*, 1865. Un des titres figurant dans les archives de cette vieille corporation remonte à 1393. Elle eut une association fraternelle de secours en 1659.

(3) Mémoire manuscrit datant de 1814, cité par M. Gillès de Pélichy, *loc. cit.*, p. 278.

seille, des entreprises de chargement et de déchargement, notamment sur les quais libres.

A Nantes, on rencontre une compagnie de portefaix constituée ou reconstituée en 1859, qui a reçu de la Chambre de commerce de Nantes le droit exclusif de la manipulation de ses marchandises, ainsi que la concession gratuite de l'usage d'un matériel. En échange, la corporation se charge de tout le travail dans les magasins de la Chambre de commerce et répond de ses membres et de ses auxiliaires. L'organisation est avantageuse pour les commerçants, qui trouvent des garanties, et pour les ouvriers, qui ont un travail régulier. Cette organisation est signalée comme l'une des meilleures par M. de Pélichy (1).

En notre matière comme en tout ce qui touche la navigation, les ports de Londres et de Hambourg offrent un champ d'études des plus importants. Nous n'avons pas à refaire ici des monographies qui ont déjà été faites. A Londres, des armateurs ont cherché à faire accomplir directement le travail de l'arrimage et du déchargement, mais on ne saurait omettre de mentionner surtout les compagnies auxquelles appartiennent les docks et qui ont le monopole de leur exploitation (Compagnie des *Milwal Docks*, Compagnie des *Surry Commercial Docks*, *London and India Docks Joint Committee*). Leur monopole consiste dans le déchargement pour lequel elles emploient de nombreux *dockers*. Il y a aussi à Londres, comme employeurs, des patrons arrimeurs (*masters steve-*

(1) Sur les conditions du travail dans les autres ports français, voir notamment les détails donnés par le même auteur touchant le Havre, où il signale, comme employeurs, les entrepreneurs de déchargement, réunis en un syndicat, les maîtres camionneurs, les compagnies maritimes, les actionnaires du Grand Corps des brouettiers, qui avait ses origines dans une corporation fondée en 1635 et qui est devenue de nos jours une coopérative de production par actions ; comme employés, les brouettiers du Grand Corps, les camionneurs et les journaliers du port.

dores), de petits entrepreneurs isolés. Il y a eu aussi de petites coopératives ouvrières.

Autour des diverses catégories d'employeurs gravitent de nombreuses catégories d'ouvriers. Il y a les *dockers* proprement dits, les *stevedores* (arrimeurs), les *lightermen-watermen*, conducteurs d'allèges, qui transportent dans les entrepôts les marchandises des steamers déchargés sur le fleuve ; les *coalporters*, *cornporters*, *dealporters*, spécialistes qui portent, les premiers, le charbon, les seconds, le grain, les troisièmes, le bois ; les *carmen*, ou charretiers.

A Hambourg (1), il y a également des ouvriers de catégories presque correspondantes. Ceux qui effectuent le travail à bord des navires prennent le nom de *Schauerleute*, dont une partie se spécialise, soit pour le blé, soit pour le fer, soit pour le charbon (2). Leur rôle cesse sur le quai, et, de leurs mains, les marchandises passent dans celles des *Quaiarbeiter* (3), ouvriers de quai qui en opèrent le chargement en wagons ou le classement. Le service des immenses magasins construits dans l'intérieur du port franc et loués aux armateurs ou aux négociants est effectué par les *Speicherarbeiter*, les ouvriers d'entrepôts. Mais d'autres marchandises sortent du port franc pour être camionnées par eau dans les magasins qui se trouvent dans ces hautes constructions anciennes qui bordent les *Flethe* en communication avec le port : les ouvriers qui les transportent en gabares dans ces magasins sont les *Ewerführer*.

---

(1) Sur Hambourg, v. Gillès de Pélichy, *loc. cit.*, et Paul de Rousiers, *Hambourg et l'Allemagne contemporaine*.

(2) Les travailleurs du grain, *Getreideschauerleute*, sont appelés aussi les *Weisse Shauerleute*, les travailleurs blancs, par opposition aux travailleurs du charbon, *Kohlenschauerleute*, qu'on appelle *Schwarze Schauerleute* (Compte rendu de l'enquête faite par ordre du Sénat).

(3) Parmi ces ouvriers, il y a notamment ceux qui sont employés par le Sénat, qui administre les quais, lesquels, sauf exception, sont propriété publique.

Entre les ouvriers et les armateurs se trouvent, comme intermédiaires, des entrepreneurs *(Stauer)* qui se mettent à la disposition des armateurs pour opérer une besogne déterminée (1) et qui ont sous leurs ordres des contremaîtres *(Vicen)*. Ceux-ci surveillent plusieurs équipes ayant à leur tête des *Vormänner* (chefs d'équipe).

Les *Ewerführer* se groupent autour de patrons qui prennent un nom particulier, *Ewerführer Base*, et dont plusieurs emploient en moyenne 600 ouvriers par jour (2) et possèdent, avec des remorqueurs, un nombre plus ou moins considérable de chalands (3).

Nous bornons là ces exemples relatifs au travail dans les ports de mer, en renvoyant aux monographies publiées sur cette matière. Nous voulions seulement mentionner quelques-uns de ces auxiliaires, dont l'organisation, le sort matériel et moral, les coalitions et les grèves ont leur répercussion sur l'industrie des transports maritimes.

---

(1) Plusieurs de ces entrepreneurs, d'après M. de Pélichy, ont amassé en peu de temps des fortunes relativement considérables. Ils ont formé une fédération.

(2) P. de Rousiers, *loc. cit.*

(3) L'organisation du travail de manutention de la Compagnie *Hamburg-Amerika*, qui a loué au Sénat l'usage du quai Petersen, comporte une mention spéciale. Le travail à effectuer *à bord des navires* a été confié par cette compagnie à un entrepreneur unique, lui-même ancien ouvrier, tandis que précédemment elle faisait effectuer cette besogne sous la direction de son propre officier, régime qui provoqua des plaintes. Pour le travail des quais, elle a confié l'administration de chaque entrepôt ou hangar à un officier (*Schuppenvorsteher*). Les grues et, en général, tout le matériel sont confiés à la surveillance de deux ingénieurs (Gillès de Pélichy, *loc. cit.*, p. 177).

CINQUIÈME PARTIE

L'EXPLOITATION

CHAPITRE Ier

LES CHARGES

Pour classer les principales charges, si nombreuses et si complexes, de l'industrie des transports maritimes, on peut, semble-t-il, les répartir de cette manière : d'un côté, il y a des charges ordinaires, qui grèvent, d'une manière en quelque sorte nécessaire, l'exploitation : parmi elles, il convient de comprendre celles qui, bien que correspondant à de simples risques, sont transformées habituellement en charges annuelles au moyen de l'assurance. Il y a, d'autre part, des charges qu'on peut appeler éventuelles : elles dépendent d'éventualités très variables qui, sortant du domaine ordinaire de l'assurance, ne sont pas, au moins pratiquement, susceptibles de la même transformation. Dans chacune de ces catégories nous trouverons des charges relatives au matériel, d'autres relatives au personnel, puis des charges très diverses dont il importera de donner un aperçu.

SECTION Ire. — **Charges ordinaires.**

§ 1er. — *Charges ordinaires relatives au matériel.*

L'armateur doit :

1° Pourvoir à l'entretien de son navire.

Mais il ne suffit pas qu'il prélève sur ses recettes de quoi faire face à cet entretien : il doit aussi prélever sur elles de quoi pourvoir à l'amortissement et à l'assurance, c'est-à-dire :

2° Prévoir l'usure normale et inéluctable de ce matériel et, pour être en mesure de le renouveler, accumuler pendant l'existence moyenne de chacun de ses navires les sommes nécessaires pour reconstituer un capital correspondant à la valeur initiale de l'instrument usé : c'est l'amortissement.

3° Prévoir aussi les événements de mer qui peuvent causer l'avarie ou la destruction de son matériel et parer à leurs conséquences éventuelles, soit en se constituant une réserve spéciale, soit en payant des primes à des assureurs pour obtenir, le cas échéant, la réparation du dommage souffert. Quel que soit le mode de prévision adopté, la charge annuelle en laquelle se transforme la prévision des risques de mer est l'assurance.

ARTICLE Ier. — ENTRETIEN

La charge de l'entretien varie selon les pays. Elle est particulièrement onéreuse en France. Voici les observations que contient à ce sujet le rapport présenté au nom de la commission extraparlementaire de la marine marchande :

« L'éparpillement de nos forces sur plusieurs points de nos côtes, en multipliant les frais généraux des nombreux fournisseurs auxquels un navire doit avoir recours, en les forçant à prélever, sur le petit nombre de travaux qu'ils effectuent, le bénéfice dont ils ont besoin pour vivre, rend les menues réparations et l'entretien plus coûteux et plus lents.

» Pour un vapeur du type commercial, la dépense d'entretien en France ne peut pas être estimée à moins de 15 francs par tonne de jauge brute par an (le chiffre de 20 francs serait beaucoup plus près de la vérité). Elle est, en Angleterre et en Allemagne, inférieure à 5 francs.

» En outre, les délais de réparation sont beaucoup plus longs. Avec le coût élevé des navires modernes, la dépense représentée par l'immobilisation d'un seul navire se chiffre par plusieurs centaines, parfois par plusieurs milliers de francs par jour ; on conçoit l'influence de ces délais sur l'exploitation de notre marine. »

L'élévation du coût de l'entretien est d'autant plus intéressante à retenir que la loi française (article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II, modifié toutefois par l'article 15 de la loi du 7 avril 1902) a mis obstacle aux réparations importantes à l'étranger (1).

---

(1) A la charge de l'entretien, on peut logiquement, semble-t-il, rattacher les frais qui résultent de l'obligation de la visite. Nous nous occuperons seulement de ces frais en France Tout navire doit, avant de prendre charge, être visité « aux termes et dans les formes prescrites par les règlements » (art. 225 du code de commerce). Les règlements auxquels renvoie le législateur varient suivant la destination du navire à visiter. En ce qui concerne les navires au long cours, les articles 12, 13 et 14 de la loi des 9-13 août 1791 prescrivent deux visites : l'une avant l'entrée en armement, pour rechercher les réparations dont le navire peut avoir besoin, l'autre, après l'armement et au moment où le chargement va commencer, pour constater que les réparations nécessaires ont été faites et que le navire est en état de reprendre la mer. Cette double visite devait, d'après la loi de 1791, être renouvelée à *chaque départ* du navire pour un voyage nouveau. La loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande a décidé qu'elle vaudrait pour *six mois*, quel que fût le nombre des voyages accomplis dans l'intervalle, à moins, bien entendu, que le navire n'ait subi des avaries. Ce terme de six mois a été élevé à *un an* par la loi du 30 janvier 1893. Deux anciens capitaines au long cours ou maîtres au cabotage et, parfois, un constructeur de navires ou un charpentier, sont, chaque année, désignés par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le maire, pour former la « commission de visite des navires de commerce » ou « commission d'amirauté », ainsi appelée par ce que la désignation des experts visiteurs

Article II. — Amortissement

L'examen de la charge de l'amortissement comporte une double étude : 1° celle de la valeur à amortir, c'est-à-dire du coût du matériel naval ; 2° celle des calculs employés pour l'amortissement de cette valeur.

A. — La valeur a amortir : cout du matériel

Sur le coût des navires et ses variations au cours du XIX° siècle, on trouve des indications intéressantes, notamment dans les enquêtes qui ont eu lieu en France et en Angleterre sur la marine marchande, dans les rapports parlementaires et les déclarations faites aux assemblées générales d'actionnaires des compagnie d'armement.

Lors de l'enquête française de 1824, on mentionna pour le coût d'un navire de 300 tonnes, doublé et chevillé en cuivre, les prix suivants :

Marseille et Bayonne	92 à 95.000 fr.
Lorient	110 à 112.000
Saint-Malo	102 à 103.000
Nantes	108 à 110.000
Le Havre	105 à 115.000
Londres	105 à 115.000

On indiqua en outre dans la même enquête, qu'aux Etats-Unis, on payait les navires 250 à 390 francs par tonneau, dans les Pays-Bas 250 à 300.

---

incombait, avant la Révolution, aux officiers de l'amirauté. Nommés pour un an seulement, ces visiteurs peuvent, à l'expiration de ce terme, être maintenus dans leurs fonctions pour une nouvelle période annuelle (Déclaration du 17 août 1779, loi des 9-13 août 1791). Ils reçoivent, pour chacune des visites qu'ils effectuent, des vacations dont le taux, essentiellement variable d'un port à un autre, est fixé par le tribunal de commerce, par le juge de paix, ou même par l'usage. Ces vacations, qui sont à la charge des armateurs, sont payées aux ayants droit, soit directement, soit par l'entremise des greffiers des tribunaux de commerce ou des justices de paix.

D'après l'enquête provoquée en Angleterre (1847) par Ricardo, le prix de la construction d'un navire de 500 tonnes était ainsi évalué par un témoin, M. Young :

Angleterre.	fr. 375	à 550	par tonneau.
Etats-Unis.	300	à 425	—
Hollande	350		—
Danemark	300		—
Norvège	300		—
Brême	275		—
Suède	275		—
Prusse	237.50		—
Finlande	212.50		—

Lors de l'enquête française de 1862, la Chambre de commerce de Boulogne fournit les renseignement suivants :

A Boulogne, le tonneau de jauge d'un navire sur franc bord, c'est-à-dire non doublé, se payait ordinairement :

Cloué et chevillé en fer galvanisé	310 fr.
— cuivre	325

Voici, reproduit par la même Chambre, le prix des constructeurs de la *Tyne*, publié pour 1861. Ce prix variait suivant la classe obtenu du *Lloyd* :

Prix des navires cotés pour 13 ans. . .	437 fr.	50
— 10 . . .	312	50
— 8 . . .	262	50

Ces prix comprenaient tous les accessoires, tels que mâture et gréement, mais non le doublage qui se payait à part sur le pied suivant :

Prix du métal pour doublage en cuivre, le kil. . .	2.067
— en zinc, . . .	0.504

Les armateurs anglais, était-il ajouté par cette Chambre, trouvent à Londres, à Liverpool et ailleurs, des navires construits en Amérique qu'ils peuvent acquérir au prix de 8 à 9 livres, soit 200 à 225 francs par tonneau de capacité, mais

ils les font consolider, cheviller, doubler avec du fer et du cuivre, ce qui élève le prix du tonneau à 12 ou 13 livres, soit 300 à 325 francs.

En Danemark, en Russie, en Norvège, en Prusse, on construisait alors, d'après la même enquête, des bâtiments qui, sans doublage en métal, revenaient de 130 à 140 francs le tonneau. L'Italie et la Grèce construisaient encore à meilleur marché. On obtenait à 120 francs le tonneau des bâtiments de petite dimension, il est vrai, mais parfaitement propres à la navigation à laquelle ils étaient destinés. Malheureusement ces navires ne pouvaient supporter l'échouage et se brisaient au premier choc.

C'était en Amérique que les constructions navales étaient au plus bas prix. Les chantiers établis dans le voisinage des ports principaux fournissaient des bâtiments à des taux de 25 à 35 °/₀ inférieurs à ceux de France et d'Angleterre.

Les navires en bois construits en France ont eu pendant longtemps une cause particulière de cherté, qui a été relevée à plusieurs reprises au cours de l'enquête de 1862 et qu'il est intéressant de rappeler : c'est le classement des ouvriers des chantiers de construction comme inscrits maritimes. Voici l'historique de cette question.

L'article 44 de la loi du 3 brumaire an IV, concernant l'inscription maritime, donnait au Gouvernement le droit d'appeler dans les ports militaires les ouvriers propres aux travaux de ces ports. Ceux de ces ouvriers qui exerçaient leur profession dans les villes maritimes et qui n'étaient pas inscrits déjà comme marins étaient enregistrés particulièrement dans les bureaux de l'inscription. La marine les requérait chaque fois qu'elle avait besoin de leurs services. Cette loi s'appliquait à huit catégories d'ouvriers, savoir : aux charpentiers de navires, aux perceurs, aux calfats, aux voiliers, aux poulieurs, aux tonneliers, aux cordiers et aux scieurs de long. Ces quatres dernières catégories furent supprimées

par l'article 1er du décret du 19 mars 1808 portant que les charpentiers de vaisseaux, perceurs, calfats et voiliers seraient seuls susceptibles d'être compris dans l'inscription maritime. Cette disposition provisoire fut consacrée par la loi du 31 mars 1832.

Telle était la législation applicable lors de l'enquête de 1862. Il résultait du classement de ces ouvriers une cause spéciale de cherté des navires en bois, et, lors de cette enquête, tous les constructeurs, à la seule exception de Normand, du Havre, réclamèrent contre le classement de ces ouvriers. Cette inscription les exposaient, disaient-ils, à se voir enlever tout à coup leurs ouvriers et à être obligés, pour satisfaire à leurs engagements, d'enrôler à un prix exorbitant les ouvriers étrangers. « Comment est-il possible, disait M. Pastré, armateur et constructeur, président de la Chambre de Marseille, qu'une industrie subsiste dans de telles conditions ! Comment un constructeur ferait-il des approvisionnements de bois, accepterait-il des commandes à livrer dans des délais déterminés, quand il n'est pas libre de choisir ses ouvriers et qu'il peut se voir enlever, du jour au lendemain ceux qu'il lui a été permis d'enrôler ? En 1855, lors de la guerre de Crimée, nos chantiers étaient vides. Je fus assez heureux pour trouver 7 ou 8 charpentiers piémontais dont je fus très content. Une fois la crise passée, je reçus du Commissaire des classes une lettre m'invitant à les congédier. Je répondis qu'ils étaient des ouvriers de première classe, que je ne trouvais pour les remplacer que des ouvriers inférieurs, et que, si l'on me forçait à congédier les Piémontais, je congédierais tout le monde et fermerais mes chantiers. On voulut bien céder à mes observations. » M. Pastré évaluait à 10 °/₀ au moins l'économie sur la main-d'œuvre que le déclassement des ouvriers en bois devait procurer aux chantiers privés.

En exprimant le vœu que ces ouvriers ne fussent plus

classés, plusieurs déposants faisaient d'ailleurs ressortir qu'il était peu logique de les soumettre au régime de l'inscription maritime, alors que les ouvriers en fer ne l'étaient pas.

Satisfaction a été donnée à ce vœu par la loi du 4 juin 1864, qui a supprimé l'inscription maritime pour les ouvriers employés dans les chantiers de constructions navales.

« Le commerce, disait l'exposé des motifs de cette loi ne peut lutter avantageusement contre la concurrence étrangère qu'autant qu'il aura des instruments de transports aux meilleures conditions possibles : pour les donner, l'industrie a besoin que la population ouvrière des ports, nombreuse et rassurée, ne réclame que les prix de main-d'œuvre qui sont la conséquence du jeu naturel de l'offre et de la demande : Elle a encore besoin que ses chantiers ne soient point exposés à des chômages qui ne lui permettent pas de prendre des commandes avec la certitude de les remplir exactement, et qui viennent ainsi peser lourdement sur ses frais généraux. Or, le commerce et l'industrie reprochent à l'immatriculation d'arrêter, par la crainte des appels, le développement de la population ouvrière des ports. Ces ouvriers, moins nombreux, réclament un prix de main-d'œuvre plus élevé. Exposés à être appelés dans les ports militaires, ils sont plus exigeants, et, lorsque ces appels ont lieu, les chantiers de l'industrie privée, qui ne peut se servir que des ouvriers inscrits, sont parfois réduits au chômage ; de là, nécessairement, une augmentation du prix des constructions navales, un grave préjudice pour la marine marchande, pépinière de la marine militaire, et, par suite, un dommage considérable pour l'Etat. »

En conséquence, l'article 1er de la loi du 4 juin 1864 décida que les charpentiers de navires, les perceurs, les voiliers et les calfats ne seraient plus compris dans l'inscription maritime.

Voici quelques indications relatives aux prix des navires en Angleterre, vers 1850 (1). Les coques en bois, indépendamment des machines, des chaudières et de l'ameublement, coûtaient, pour les navires transatlantiques, £ 14 par tonneau, et les coques en fer £ 12. Le prix de l'ameublement et de l'équipement, très variable, était de £ 6 à 15 par tonneau. Le prix des machines variait aussi beaucoup, suivant la grandeur, l'espèce et le fini de la machine. Des marchés se passaient à raison de £ 25 à 50 par cheval. Mais on admettait que le coût moyen était de £ 35.

Lors de l'enquête de 1870, M. Bichon, dans une déposition particulièrement intéressante, fournit, au sujet du prix des navires à cette époque, les renseignements suivants. Au Canada, les navires en bois coûtaient 200 à 225 fr. par tonneau. En France, ils coûtaient au moins 350 fr. L'écart entre les deux prix était de 35 à 40 °/₀, en général. Il était parfois plus considérable. Ainsi, deux navires en bois arrivant du Canada, où ils venaient d'être construits, avaient été vendus à Bordeaux, au prix moyen de 160 fr. le tonneau, soit plus de 50 °/₀ au-dessous du prix français. Toutefois, les navires du Canada avaient des chances de durée moindres que les navires français.

Si, pour les navires en bois, la concurrence venait surtout du Canada, elle venait principalement d'Angleterre pour les navires en fer. Les prix usités sur les bords de la Clyde, pour ces navires, étaient de £ 14 par tonneau, soit 350 fr. En France, le tonneau de jauge revenait à 450 fr. M. Bichon ajoutait qu'il ne connaissait qu'un seul navire construit en France pour 420 fr. le tonneau, que ce prix n'était pas normal et ne pouvait être rémunérateur.

Dans les années qui suivirent 1870, il semble que les chan-

(1) Bourgois, *Rapport sur la navigation commerciale de l'Angleterre*, Annexes, p. 66.

tiers de la Clyde aient relevé leurs prix à 475 et 500 fr. le tonneau. Puis, ils s'abaissèrent. Le fer, qui, en Angleterre, valait 325 à 345 fr. la tonne, en 1875, tomba, en 1878, à 150 et 160 fr. A cette dernière époque, on relevait les prix suivants: 275 à 335 fr. pour la coque seule ; 390 à 455 fr. pour la coque et la machine. La coque en fer valait alors 300 à 310 fr. en Suède, 462 fr. en Italie et 472 fr. en France ; un navire en fer, coque et machine, coûtait, en Suède, 425 fr., en Italie, 640 fr., en France, 600 fr. (1).

A la fin du XIXe siècle, l'Angleterre est devenue de plus en plus le grand marché pour les navires. Il n'est plus question des navires du Canada, depuis que la construction en bois a presque complètement disparu. Les chantiers anglais ont multiplié et développé, dans des proportions inouies, leur puissance de production. En 1889, la production totale de la Grande-Bretagne a été de 761 navires, représentant 1.209.361 tonnes ; en 1898, elle s'est élevée à 802 navires, représentant 1.559.125 tonnes ; en 1899, à 726 navires, jaugeant 1.416.791 tonnes ; en 1900, à 664 navires d'un tonnage de 1.442.471 tonnes. La production universelle ayant été, en 1900, de 1324 navires marchands jaugeant 2.294.600 tonnes, on voit de combien la production anglaise dépassait celle de tous les autres pays réunis. La Grande-Bretagne a construit 60 °/₀ des navires lancés en 1900 dans le monde.

Toutefois, il y a eu un certain fléchissement dans la production du Royaume-Uni. Après avoir été, en 1901, de 1.524.739 tonnes (pour 639 navires), elle a été, en 1902, de 1.427.558 tonnes. Il est à noter que la différence en moins qui résulte de la comparaison de ces chiffres, soit 97.000 tonnes environ, porte sur les navires construits pour compte étranger, dont le tonnage est descendu de 325.000 (1901) à 229.000 (1902).

---

(1) *Notice sur la marine, à l'Exposition de 1878.*

Sur les chantiers de la Clyde et de la Tyne se construisent des navires de tous genres, depuis des cargo-boats qui coûtent environ 250 francs par tonne jusqu'aux plus grands paquebots. Par exemple, aux chantiers Palmer, à Yarrow, toute une série de gros cargo-boats de 8.000 à 10.500 tonnes ont été construits en 1901 pour des prix variant de £ 70.000 à 90.000. Sur les chantiers de la Wear, les prix sont un peu inférieurs à ceux des établissements de la Clyde et de la Tyne. Un navire d'une portée en lourd de 5.000 à 6.000 et filant 9 nœuds y coûtait en 1901 environ 200 francs la tonne (1).

Les années 1899 et 1900 ont compris une période de cherté. Les navires, au témoignage de Sir Thomas Sutherland, ont coûté en gros 50 °/₀ plus cher par rapport aux années précédentes, la valeur des matériaux ayant augmenté de 60 °/₀ et les salaires de 20 °/₀. Par contre, au commencement de l'année 1902, une baisse considérable s'est manifestée en Angleterre. On y a offert des navires sortant des chantiers à £ 6 par tonneau de portée en lourd, et même des contrats ont été acceptés à raison de £ 5,10 pour des cargoboats de 4.000 à 6.000 tonnes (2).

Nous venons de parler des cargoboats. Les prix des paquebots sont beaucoup plus élevés en raison de la puissance de leurs machines et varient selon cette puissance. A la fin de l'année 1901, Sir Thomas Sutherland déclarait aux actionnaires de la Compagnie P. & O. qu'au cours des deux années précédentes, il avait été introduit dans la flotte de la compagnie, dont les unités ont en général une vitesse de 15 nœuds, un tonnage neuf de 62.000 tonnes, dont le coût ressortait à plus de £ 23 par tonne. Au cours de l'enquête

(1) Sarraut, *Le problème de la marine marchande*, 1901.

(2) La baisse a encore continué : les prix de vente du tonnage ont été plus bas à la fin qu'au début de l'année 1902. Dans l'ensemble, cette nouvelle baisse a été évaluée de 15 à 18 °/₀ sur les navires neufs, et de 20 à 25 °/₀ sur les navires de seconde main.

parlementaire qui a eu lieu la même année sur les subventions, il indiquait qu'un paquebot postal capable d'une vitesse de 17 ou 18 nœuds coûterait plus de £ 30 par tonne. En 1901 également, les chantiers Swan et Hunter, à Walsend, construisaient pour la Compagnie Cunard l'*Ivernia*, de 13.200 tonneaux, qui devait coûter 7.500.000 francs.

Le bon marché de la production anglaise tient à diverses causes parmi lesquelles il faut citer : l'abondance des matières premières à proximité et la promptitude que met la métallurgie anglaise à exécuter les commandes de l'industrie de la construction navale ; la spécialisation des chantiers anglais, dont les uns ne font que telle catégorie de navires ; la répétition en séries des mêmes types, de manière à éviter des expériences et à prolonger l'utilisation des mêmes plans ; l'élimination des frais généraux qui ne sont pas indispensables au but poursuivi, idée qui se manifeste par la simplicité des chantiers et l'absence d'administrations centrales dans la capitale. Plusieurs de ces causes de diminution du prix de revient tiennent à l'activité même de la production, à l'abondance des commandes. C'est grâce à cette abondance que les chantiers peuvent se spécialiser et construire par série.

Les prix des chantiers français n'ont pour ainsi dire pas cessé d'être sensiblement supérieurs à ceux des chantiers anglais. L'écart entre ces prix est très variable et difficile à déterminer, en raison de la diversité des objets que l'on compare. Il suffit de dire que, d'après les évaluations formulées à maintes reprises au cours des discussions et études auxquelles a donné lieu la refonte de la loi sur la marine marchande, cet écart serait de 30 à 50 %. En tout cas, le prix de revient des grands paquebots est fort élevé. Celui des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique serait le suivant, d'après le rapport présenté en 1894 par le conseil d'administration de cette société à l'assemblée des

actionnaires et dont un passage se trouve cité dans le rapport de M. Charles Roux sur les services maritimes postaux : « Après avoir déduit du coût primitif des paquebots la valeur de la flotte à l'état vieux, soit 15 °/₀, ainsi que le mobilier et les accessoires de coque amortis séparément par le compte d'exploitation, la valeur initiale des coques, machines et chaudières, s'élevait à F. 120.655.354,86, soit par tonneau, à F. 683,15. » Il faudrait rétablir les 15 °/₀ déduits pour avoir le coût initial réel. Les paquebots coûtent souvent davantage.

La cherté de la construction française tient à diverses causes.

Les chantiers français n'ont pas en général assez de commandes pour se spécialiser et pour construire des navires par séries. Ce n'est guère que pour les voiliers construits sous l'empire de la loi de 1893 qu'on a vu des constructions en série.

D'autre part, le prix de revient se grossit souvent de frais de transports multiples. Tandis qu'en Angleterre, les grands chantiers sont situés au centre des usines métallurgiques et près des mines, de telle sorte qu'ils ont la matière première à pied d'œuvre, les chantiers français sont en général plus ou moins éloignés des matières qu'ils emploient et ont ainsi à supporter des frais de transports plus ou moins élevés. Si maintenant on compare leur situation à celle des chantiers allemands, on voit que ces derniers, eux aussi, sont situés à certaines distances des usines métallurgiques. Mais, tandis qu'en Allemagne, les frais de transports sont minimes, en France ils sont élevés, presque du double, le coût de la tonne kilométrique y étant de 2 centimes 9, tandis qu'en Allemagne, ce coût est très inférieur par suite du tarif spécial réduit établi pour les matières laminées et autres destinées aux constructions navales (1).

---

(1) Discours de M. Le Cour Grandmaison au Sénat, 3 mars 1902. V. sur ce tarif la première partie de cet ouvrage, p. 144.

Le coût des transports influe sur les frais des chantiers au point de vue des déchets (des tôles percées et taillées) qui s'élèvent à environ 20 %. L'Angleterre, où la matière première vaut 120 fr. la tonne, les déchets se vendent 70 fr. la tonne, diminuant d'autant le coût final, tandis qu'en France, où l'on paie les matières premières 200 fr. la tonne, les déchets, qu'il faut renvoyer à l'usine en supportant le transport, ne rapportent que 50 fr. la tonne environ (1).

Voici quelques chiffres, de source hambourgeoise, qui donneront un aperçu du coût, par tonneau de jauge brute et en marks, des constructions navales en Allemagne (observation faite que tous les matériaux employés dans ces constructions sont libres de droit de douane) :

Cargo-boats de moyenne grandeur.	260 à 280 marks
Grands cargo-boats avec installations pour passagers	300 à 390 —
Vapeurs à passagers, moyenne grandeur . .	300 à 400 —
Vapeurs à passagers de grandes dimensions .	600 à 700 —

Il faut ajouter à ces prix 200 marks environ par cheval-vapeur pour les machines et chaudières.

Rappelons que les navires construits sur le territoire de l'Etat de Hambourg ne paient pas de droits de port à leur premier séjour et à leur premier retour à Hambourg. Cette faveur, accordée en reconnaissance du travail donné aux ouvriers hambourgeois par la construction de ces bâtiments, atténue le coût de ceux-ci.

B. — Le calcul de l'amortissement

L'enquête sur la marine marchande de 1862 comprenait l'amortissement dans son questionnaire. Les réponses fournies donnent quelques indications utiles à rappeler, sans toutefois qu'il soit possible d'en déduire des règles précises.

(1) Cf., discours précité de M. Le Cour Grandmaison.

Les Chambres de commerce de Morlaix, de Montpellier et d'Honfleur mentionnèrent qu'il était d'usage de compter l'amortissement à raison de 10 °/₀. Mais elles ne spécifièrent pas clairement s'il s'agissait d'un calcul opéré sur la valeur initiale. Le taux de l'amortissement annuel du capital engagé dans un navire est chez nous de 7 °/₀, déclara la Chambre de commerce d'Abbeville. Il est en France de 6 à 10 °/₀ ajouta celle de Caen et en Angleterre de 4 à 6 °/₀, les Anglais faisant naviguer leurs navires plus longtemps. Chaque maison d'armement, disait, d'autre part, M. Leclère, armateur à Granville, a sur la question d'amortissement annuel des idées bien différentes : une appréciation assez généralement admise est de 10 °/₀ pour la première année, 5 ou 6 °/₀ pour les suivantes. Il n'est toujours pas spécifié dans ces déclarations s'il s'agit d'un calcul sur la valeur initiale. Une des rares réponses précises à ce sujet fut celle de M. Barbey, armateur du Hâvre : certains armateurs, dit-il, amortissent leurs navires à raison de 10 °/₀ par an, sur le coût *primitif*, invariable et sans décroissance, ce qui permet de recouvrer le prix du navire en une courte période.

Un auteur anglais utile à consulter, Bourne (1), en se livrant, au milieu du dix-neuvième siècle, à l'évaluation des dépenses comparées des bâtiments à roues et des bâtiments à hélice à machine auxiliaire, indique comme amortissement 5 °/₀ dans les tableaux afférents aux uns et aux autres, mais en faisant figurer 10 °/₀ à un article « réparations, usures ».

Vers la même époque, la Compagnie Cunard et la Compagnie Collins faisaient figurer chacune 8 °/₀, pour amortissement, dans leurs comptes.

S'il est aisé de rapporter ainsi des errements pratiqués il y a une quarantaine d'années, il l'est beaucoup moins de parler des errements contemporains. Nous touchons, en effet,

(1) *The screw propeller*, ch. VII.

ici, à une matière féconde en polémiques irritantes, si bien qu'il est préférable de renvoyer purement et simplement aux indications que contiennent parfois les rapports présentés aux assemblées générales d'actionnaires au sujet de l'amortissement. Pour rester dans le domaine des idées générales, il suffit de dire ici que le calcul de l'amortissement a été influencé par les transformations du matériel naval et qu'on a été amené à distinguer entre les éléments du navire respectivement sujets à des dépérissements différents. Les errements varient beaucoup. Généralement, on distingue entre le mobilier et les apparaux, d'une part ; les chaudières, d'autre part ; enfin la coque et les machines. Quelquefois on applique des calculs différents à la coque et aux machines. On a ainsi de nombreux compartiments. Dans les raisonnements qui servent de base à ces calculs, on trouve souvent des analyses très ingénieuses. Ce n'est que dans un certain nombre d'années qu'on pourra apprécier les diverses théories mises en avant en les rapprochant de leurs résultats. Ajoutons qu'en cette matière il y a un système simpliste qui consiste, lors de la création d'une société d'armement, à insérer dans les statuts une disposition formelle énonçant le minimum de la quotité à prélever sur les bénéfices, à titre d'amortissement, sur la valeur initiale du matériel. Une telle disposition, qui coupe court aux discussions, peut être très salutaire si cette quotité est élevée. C'est une force singulière pour une entreprise d'armement d'avoir des réserves d'amortissement qui excèdent ce qui serait strictement nécessaire pour reconstituer le capital représenté par le matériel qui s'use. Aussi une disposition analogue à celle à laquelle nous venons de faire allusion est-elle un gage de succès et de longévité.

Article III. — Assurance

Les armateurs peuvent se procurer la sécurité contre les conséquences des risques de mer de deux manières. En premier lieu, il leur est loisible de l'acheter d'un ou plusieurs assureurs moyennant le paiement de primes dont ils feront figurer le montant dans leurs comptes de dépenses. C'est, en bonne administration, la seule ressource des petits armateurs qui n'ont qu'un navire ou n'en ont qu'un très petit nombre. En second lieu, les armateurs peuvent être *leurs propres assureurs*. Ce second mode de procéder n'est ouvert en pratique qu'aux armateurs puissants qui ont un assez grand nombre de navires. Mais, pour eux, il est plus avantageux que l'autre. Au lieu de payer à des assureurs des primes, dont le montant est calculé non seulement en raison des risques assumés, mais aussi en tenant compte des frais généraux et avec la recherche d'un bénéfice, les grands armateurs n'ont qu'à se payer à eux-mêmes, c'est-à-dire à mettre en réserve, des sommes qui correspondent à ces primes, mais peuvent être inférieures, et dont l'accumulation leur permettra de réparer les conséquences des sinistres survenus. Ce mode de procéder se justifie d'autant mieux pour une compagnie d'armement que sa flotte est plus nombreuse et que les itinéraires suivis par ses navires sont plus variés et plus étendus. L'expérience en effet donne une probabilité, équivalente pratiquement à une certitude, que tous ces navires circulant sur des mers diverses n'éprouveront pas simultanément des sinistres. Elle légitime et confirme la supposition qu'au contraire les accidents s'échelonneront et que les vides causés par certains d'entre eux dans le fonds d'assurance que s'est créé l'armateur auront le temps d'être comblés par de nouveaux apports prélevés sur les bénéfices, avant que d'autres accidents viennent l'épuiser. D'ailleurs son importance doit être calculée précisément d'après les données de l'exploitation

de chaque armateur ayant recours à ce mode de procéder. Il est évident aussi que ce mode peut être combiné avec le premier selon les circonstances et que l'armateur peut n'être son propre assureur que pour partie et devenir assuré pour le surplus de la valeur de son matériel naval.

Pour étudier les changements survenus dans la charge de l'assurance pour l'armateur, il est nécessaire de distinguer entre les voiliers et les vapeurs (1).

Assurance des voiliers. — De 1820 à 1848, le taux de l'assurance est resté sensiblement le même. Les primes au cabotage étaient plus élevées que celles au long cours. Les premières variaient de 9 à 11 %. Voici un aperçu des secondes:

Havre	aux Antilles françaises et retour	%	3 à 3 1/2
—	aux Etats-Unis, Charleston —	—	2 1/2
—	— New-York —	—	3 1/2
—	— Nouvelle-Orléans	—	3 1/2 et 3 3/4
—	à Haïti	—	4 1/2
—	au Brésil	—	3 à 3 1/2
—	à Montevideo, Buenos-Aires	—	4 à 4 1/2
—	Golfe du Mexique	—	5 à 7
—	Mers du Sud jusqu'à Magellan	—	10
—	— Guayaquil	—	9
—	— Callao	—	8

Certains parcours étaient exclus de l'assurance ordinaire. Ainsi les assureurs excluaient des polices, à moins de surprimes spéciales, la navigation d'hiver dans la mer du Nord au-delà de Dunkerque et de la Tamise. Ils stipulaient en tout cas d'assez longs termes de paiement.

En 1848 et 1860, la navigation à voiles réalisa, on l'a vu, de grands progrès. Les taux de primes s'abaissèrent alors au niveau qu'elles ont conservé. L'assurance fut faite générale-

(1) La plupart des indications rétrospectives rapportées ci-après sont puisées dans les notes qu'a bien voulu nous fournir M. Laurent Toutain, courtier juré d'assurances maritimes au Havre, après avoir dépouillé à notre intention les archives de sa charge.

ment à terme fixe au lieu de l'être au voyage. Pour la navigation entre le Havre et les Antilles et la Côte Ferme, on fit couramment des assurances pour 6 mois à raison de 3 1/2 °/₀. Les assurances de 12 mois des navires neufs furent faites d'après le tarif suivant :

	A tous risques	Franc d'avaries sauf délaissement
En deçà des Caps	°/₀ 6 1/2	°/₀ 4 3/4
Mers du Sud	— 7	— 5 1/4
Mer des Indes	— 7 1/2	— 5 1/2
Mers de Chine	— 8	— 6

Ce tarif constituait d'ailleurs simplement une base d'appréciation. Les primes demandées par les assureurs s'élevaient suivant l'opinion qu'ils se faisaient des risques à souscrire.

Les premiers voiliers à coques métalliqués semblent avoir bénéficié de taux un peu réduits. Quelques assurances furent faites au Havre pour 12 mois sur des navires de ce genre moyennant 5 °/₀. Ce taux fut ensuite relevé à 6 °/₀. C'est encore aujourd'hui celui de l'assurance des petits voiliers en acier n'excédant pas 1200 tonnes. En ce qui touche les grands voiliers construits sous l'empire de la loi de 1893 sur la marine marchande, la prime à l'année à été portée, en 1900, à 8 °/₀, s'agissant de navires âgés de 1 à 7 ans. Les assureurs, à la suite de quelques pertes qu'ils avaient éprouvées, ont demandé cette majoration en alléguant divers motifs, notamment les risques résultant de ce que la plupart des capitaines de notre époque n'avaient pas l'expérience nécessaire au maniement difficile de ces grands navires.

En somme, à la belle époque des voiliers, de 1855 à 1870, l'assurance de ces navires a été moins onéreuse que dans les dernières années du dix-neuvième siècle et cela se comprend : les capitaines d'alors trouvaient dans la navigation à voiles une profession lucrative ; ceux qui commandaient les voiliers étaient des officiers de choix, d'une habileté remar-

quable. D'autre part, par suite de la prospérité de ce genre d'armement, les navires étaient particulièrement bien entretenus.

Assurance des vapeurs. — Il semble qu'au début de la navigation à vapeur, les assureurs n'aient point voulu en accepter les risques, ou aient demandé, pour les accepter, des primes excessives. Il faut remarquer aussi que l'armement à vapeur comporta, dès ses débuts, la mise en ligne de plusieurs navires et, par suite, une répartition des risques qui permit aux armateurs de se faire leurs propres assureurs. Toujours est-il qu'un dépouillement des livres d'une charge de courtier juré d'assurances maritimes au Havre ne révèle jusqu'en 1840 aucune trace d'assurance de steamers faisant la navigation au cabotage (1). Le *Phénix*, steamer français qui faisait le service du Havre à Londres et qui se perdit en 1840, n'était pas assuré et, en rappelant ce sinistre, M. Brindeau remarque que, si le *Phénix* n'était pas assuré, c'était conformément à la règle suivie par toutes les compagnies de steamers du Havre.

Les grandes compagnies d'armement à vapeur, qui furent naturellement et à plus forte raison leurs propres assureurs, faisaient figurer les sommes suivantes dans leurs écritures, au milieu du dix-neuvième siècle pour assurances : la Compagnie Cunard, 5 °/₀ du capital engagé ; la Compagnie Péninsulaire et Orientale, 5 °/₀ également (2). C'est le même tarif qu'indique Bourne dans son ouvrage sur la navigation à hélice.

Après 1860, nous trouvons quelques exemples d'assurances de steamers par des assureurs. Le *Pensylvania*, vers 1863, est assuré au Havre pour partie à la prime de 7 °/₀ l'an. A la même époque, quelques steamers de la maison Quesnel, naviguant sur la Plata sont assurés à tous risques à la prime de 5 1/2 °/₀ par an. Les résultats des premières assurances de

(1) V. note précédente.
(2) Bourgois, *loc. cit.*

steamers ayant été mauvais pour les assureurs, les primes furent relevées dans le tarif publié en 1876, la prime type pour les steamers de première cote est fixée à 7 1/2 °/₀, taux qu'on peut admettre encore aujourd'hui comme fréquent. A la vérité, les primes sur corps de steamers varient beaucoup suivant l'âge des navires et leur genre de navigation. Une notion générale se dégage toutefois de leur comparaison, c'est que l'écart a augmenté de plus en plus entre les primes des vapeurs qui appartiennent à de petits armateurs et vont de côté et d'autre chercher du fret, et les primes des vapeurs des grandes compagnies qui ont des lignes régulières. Tandis que les premières ont augmenté et vont parfois à 10 et 12 °/₀ par an, les secondes ont été réduites et descendent parfois à 2 5/8.

En somme, la charge de l'assurance n'a très sérieusement diminué que pour les vapeurs des lignes régulières. Ce sont eux surtout qui ont profité des circonstances qui étaient susceptibles d'amener une diminution des risques, à savoir l'accroissement du nombre des compagnies d'assurances (1) et la répartition des risques entre elles (2).

---

(1) Il y a quelques années, on évaluait à une centaine le nombre des compagnies d'assurances fonctionnant sur le globe. En Angleterre, les deux premières compagnies de ce genre remonteraient au règne du roi Georges Ier, qui concéda à lord Chetwind et à lord Onslow le monopole des assurances maritimes, concession qui permit à chacun d'eux de fonder une entreprise. En France, la Compagnie d'assurances générales, autorisée en 1818, fut la seule compagnie d'assurances maritimes pendant une douzaine d'années. On a signalé la fondation en France de quatre autres sociétés de 1830 à 1840, de cinq de 1841 à 1850, de 21 dans le cours de la période décennale suivante. Les compagnies ont éliminé, du moins en France, les assureurs particuliers, qui, longtemps, avaient suffi au commerce : tels étaient ces assureurs qui se réunissaient à Londres, au café du Lloyd, nom qui passa ensuite à la corporation qu'ils formèrent et devint ainsi célèbre. Tels étaient ces assureurs comme on en voyait encore, jusque vers 1860, dans les principaux ports français, notamment à Marseille, où ils étaient préférés, paraît-il, par le commerce, aux agents des compagnies de Paris.

(2) Grâce au nombre des assureurs, il y a aujourd'hui une répartition

§ 2. — *Charges ordinaires relatives au personnel.*

Les charges ordinaires relatives au personnel du navire comprennent principalement les salaires et la nourriture de ce personnel. Elles comprennent aussi diverses contributions légales dont les principales correspondent, dans certains pays, à tout ou partie du risque professionnel, ou qui sont fondées sur des considérations de faveur à l'égard du personnel naviguant (retenues sur les primes). Nous aurons ainsi deux catégories de charges ordinaires à examiner.

Mais toutes les charges relatives au personnel ont pour facteur le nombre des personnes employées. Il est donc utile de réunir tout d'abord quelques indications sur l'importance des effectifs et ses variations.

Article Ier. — Effectifs

On peut tout d'abord, à un point de vue général, essayer d'envisager la question des effectifs dans ses rapports avec les progrès du matériel naval. A ce point de vue, on constate que, pour la grande navigation, ces progrès ont permis une diminution relative du nombre des personnes employées. C'est ce que montrent les statistiques anglaises, qui, en s'appliquant à la marine marchande britannique, signalent une évolution qu'on peut considérer comme générale. Ces statistiques font ressortir que, pour la navigation au long cours, le nombre d'hommes par 100 tonneaux a diminué dans les

---

des risques plus facile et meilleure que par le passé. Une police sur le corps d'un navire est souscrite en fait par une série d'assureurs qui assument les risques jusqu'à concurrence de chiffres variables, selon leurs convenances C'est le rôle des courtiers de trouver ainsi une série de bonnes compagnies pour arriver à couvrir le « plein » de la police. Les risques peuvent être de nouveau divisés et comme dilués par le jeu des réassurances. C'est ainsi que les grands sinistres sont supportés finalement par la communauté des assureurs.

proportions suivantes : en 1854, ce nombre était, pour les voiliers, de 3,97 ; pour les vapeurs, de 7,69. En 1901, il était descendu à 1,61 pour les voiliers ; à 2,23 pour les vapeurs (1). La main-d'œuvre nécessaire à un travail donné a donc diminué par l'effet des progrès réalisés dans le matériel naval (perfectionnement de la machine marine, emploi des machines auxiliaires, etc.).

La question des effectifs peut, d'autre part, être envisagée au point de vue de la comparaison des charges qui pèsent sur les différentes marines marchandes respectivement, à une même époque. C'est dans cet ordre d'idées que nous rapprocherons quelques indications puisées notamment dans les enquêtes sur la marine marchande.

Il semble qu'en France les effectifs aient depuis longtemps été relativement nombreux. C'est ainsi que, dans l'enquête de 1824, on attribuait la cherté du fret des navires français, pour une part importante, au grand nombre d'hommes employés (2).

L'enquête de 1862 montra que les effectifs de la marine marchande française étaient toujours relativement élevés.

« Nous employons un nombre d'hommes plus considérable que les principales marines étrangères, déclarait la Chambre de commerce de Boulogne. Les Américains emploient seulement un homme par 25 tonneaux ; les peuples de la

(1) *Tables showing the progress of british merchant shipping.* Ces statistiques ne comprennent pas les capitaines avant 1888 et les comprennent depuis cette époque. De là une légère différence dans les éléments des nombres comparés.

(2) La nécessité d'avoir ce personnel nombreux était attribuée : 1° à l'obligation d'embarquer des mousses et des chirurgiens ; 2° à un mauvais système de mâture, de voilure et de gréement (les cordages étant trop gros, le pouliage en bois au lieu d'être métallique, les mâts étant trop hauts et parfois en trop grand nombre) ; 3° à l'ignorance, à l'aptitude trop restreinte des matelots ; 4° à la rareté des bons matelots, ayant elle-même pour cause la fréquence des levées pour le service du roi.

Baltique et de la mer du Nord un homme par 19 tonneaux, l'Angleterre un homme par 16 tonneaux. La France emploie un homme par 12 tonneaux (1). » Cette Chambre indiquait ensuite les causes de l'emploi de tant d'hommes en France. C'est d'abord, disait-elle, l'esprit de routine ou le respect de la tradition. C'est aussi la constitution de la propriété d'une grande partie de la flotte employée au cabotage. « Les Bretons, qui font surtout cette navigation, s'associent en trop grand nombre pour la construction et l'armement de leurs navires; de là une tendance dans chaque famille intéressée à avoir l'un des siens à bord du bâtiment qui est la propriété commune. Le mode de navigation à *la part*, plus usité chez nous que celui au voyage, détermine aussi cette exagération remarquée en nombre d'hommes employés. L'armateur qui fait naviguer *au voyage* fait un gain direct et très aisément appréciable en économisant sur le nombre de matelots. Le capitaine copropriétaire du navire qu'il commande a bien aussi intérêt à ne pas multiplier les parts; mais cette considération n'est pas assez forte pour l'emporter sur l'influence des relations de famille ou d'intérêt, qui chargent nos navires d'un personnel supérieur aux besoins réels de leur bonne direction. »

De ces indications il est utile de rapprocher celles que fournissait, lors de la même enquête la Chambre de commerce de Morlaix sur les raisons du grand nombre des marins à bord des navires français :

« Avec plus de développement de gréement, une mâture plus élevée, plus de vergues et plus de surfaces de voilure, nos navires exigent plus de bras que les navires étrangers.

» A l'époque encore peu ancienne où la France commençait à devenir une puissance navale, le marin de l'État em-

(1) Les mêmes proportions ont été admises, à la même époque par un écrivain, Henri Galos, qui déclarait les avoir puisées dans un rapport très curieux de M. de Bois-le-Comte sur le commerce et la marine de la Hollande (ministère des affaires étrangères).

pruntait à celle du commerce des navires, qui, après avoir reçu un emploi et une sorte d'armement de guerre, revenaient à leur première destination pour être plus tard nolisés encore une fois par le gouvernement. De là sont nés le penchant et l'habitude contractés par nos capitaines d'imiter et même de continuer le travail du matelotage et, dans l'établissement de leur gréement, le type que leur offraient, comme par prévision, les navires de l'Etat et qui, pour la plupart d'entre eux, était devenu en quelque façon usuel.

» Au surplus, concluait la Chambre de commerce de Morlaix, il était fort naturel que le fait que nous venons de remarquer se produisit en France. Chez les peuples où la marine militaire prédomine, c'est la marine marchande qui l'imite et le contraire doit avoir lieu, lorsque, comme chez les Américains, c'est la marine marchande qui règne. »

La marine marchande française semble être demeurée toujours une de celles dont les effectifs sont les plus élevés. Ainsi, en comparant les effectifs des grands paquebots transatlantiques et en distinguant le personnel de pont et le personnel des machines (abstraction faite du personnel civil), on a constaté : 1° que le personnel de pont, par 1.000 tonnes, est, pour un paquebot anglais de 17.000 tonnes environ, de 2,99 ; pour un paquebot allemand de 14.000 tonnes environ, de 4,11 ; pour un paquebot américain de près de 12.000 tonnes, de 4,29 ; pour un paquebot français de près de 12.000 tonnes aussi, de 4,29 également ; 2° que le personnel des machines par 1.000 chevaux est, pour les mêmes paquebots, respectivement, de 6,35 (paquebot anglais) ; 7,01 (paquebot allemand) ; 8,25 (paquebot américain) ; 10,52 (paquebot français).

En comparant des cargo-boats de différentes nationalités, on a constaté pareillement que les effectifs à bord des navires français étaient supérieurs à ceux des navires anglais et allemands, et même des navires italiens. Pour la navigation au cabotage, il y a des différences dans le même sens : pour cette

navigation, la différence est particulièrement sensible si l'on compare un navire français avec un navire grec de tonnage à peu près équivalent.

Des lois sont intervenues dans quelques pays étrangers pour prévenir ou réprimer l'insuffisance des équipages (1). En cette matière, l'œuvre du législateur est extrêmement difficile et son intervention doit être très circonspecte. C'est ainsi qu'il serait imprudent de fixer des effectifs en considérant seulement le tonnage ou la puissance motrice. Des navires de même tonnage et de même force sont souvent loin de requérir la même main-d'œuvre. La main-d'œuvre nécessaire varie suivant les chargements, les saisons, les routes suivies, les engins mécaniques installés à bord, etc. C'est pourquoi lorsque la question de l'*undermanning* a été agitée en Angleterre, on a renoncé à établir une échelle (*manning scale*) (2).

Article II. — Salaires et nourriture

L'enquête française de 1824 sur la marine marchande nous fournit le tableau suivant sur les salaires du personnel du navire à cette époque :

	France.	Angleterre.	Etats-Unis.	Suède.	Sardaigne.	Italie autrichienne.
1 capitaine.	F. 130 à 150	150 à 175	150 à 250	50	100	90
1 second. .	80 à 90	80 à 90	120 à 150	40	50	50
6 matelots .	270 à 300	330 à 360	360 à 420	144	162	198
1 novice . .	30	40	40	16	15	20
1 mousse .	20	25	25	12	10	12
F.	530 à 590	625 à 690	695 à 885	262	337	370

(1) V. notamment la loi anglaise du 6 août 1897 (60 et 61, Vict., chap. 59) appelée communément *Undermanning Act*, qui a ajouté à l'article 459 du *Merchant Shipping Act* les mots *or by reason of undermanning* à ceux qui déterminaient les cas dans lesquels un navire pourrait être réputé *unsafe*.

(2) *Report of the committee appointed by the Board of Trade to inquire into the manning of british merchant ships*, 1896.

D'après l'enquête provoquée en Angleterre par Ricardo en 1847, la marine américaine était celle qui rétribuait le mieux ses hommes. La moyenne des salaires d'un matelot aux Etats-Unis dans les cinq années précédentes, au dire d'un capitaine de ce pays, avait été de 15 dollars (fr. 80.25) par mois. Les déserteurs étaient remplacés à Liverpool par des matelots anglais sur le pied de £ 2.10 (fr. 62.50) par mois.

Les gens de mer étaient moins bien traités dans le nord de l'Europe. Les taux cités dans l'enquête, pour les bons matelots, étaient de : £ 1.16.8 (fr. 45.83) à Brême ; £ 1.8.3 (fr. 35.23) à Hambourg ; £ 1.6.8 (fr. 33.33) en Norwège.

Lors de l'enquête française de 1862, M. Notting, de Hambourg, fournit le tableau suivant sur les gages donnés par mois à l'équipage d'un navire hambourgeois de 300 tonneaux par un armateur conduisant ses affaires avec la plus grande économie :

Capitaine	112	50
2 seconds	157	50
Charpentier	63	»
Cuisinier	63	»
3 matelots (fr. 45 chacun)	135	»
2 — (fr. 31.50 —)	63	»
Mousse	18	»
	612	»

On calculait que les frais de nourriture de ces 11 hommes revenaient à fr. 16.50 par jour, soit par mois fr. 495.

On trouvera les variations des salaires en Angleterre, depuis 1870, dans les statistiques publiées par le *Board of Trade* (1). Ces salaires varient selon qu'il s'agit de voiliers ou de vapeurs, selon les ports de départ et selon les trajets effectués.

Les salaires étaient, en général, *en shillings*, pour les ma-

(1) *Tables showing the progress of merchant shipping.*

telots expérimentés : entre 1870 et 1885, de 50 à 60 et 65 pour les voiliers, de 50 à 75 pour les vapeurs. En 1890, on constate, en général, leur augmentation, suivie d'une certaine dépression. En 1901, ils étaient généralement de 60 par voiliers ; ils variaient de 70 à 90 par vapeurs. Les salaires des chauffeurs semblent avoir monté, dans nombre de ports, de 80 à 90, entre 1897 et 1901.

Par contre, les salaires des officiers semblent avoir, en général, subi une dépression.

En France, la charge des salaires a subi une augmentation à la suite des grèves qui ont marqué le commencement de l'année 1900. Pour la navigation au long cours, on a arrêté alors les salaires mensuels suivants, au Hâvre :

Maîtres d'équipages, graisseurs, premiers chauffeurs, charpentiers, cuisiniers, boulangers	132 fr.	50
Seconds maîtres et capitaines d'armes	120	»
Chauffeurs	110	»
Matelots et soutiers	80	»
Novices	50	»
Mousses	35	»

Avec supplément de fonctions de 5 francs pour les marins et 0 fr. 50 par chaque heure supplémentaire.

A Marseille, la convention conclue le 21 août 1900 entre les inscrits et les compagnies de navigation (*affiche rouge*) stipule les soldes mensuelles suivantes :

1ers chauffeurs :	long cours	124 fr.	cabotage	112 fr.
1ers timoniers	»	118	»	106
Matelots et soutiers	»	83	»	77
Chauffeurs	»	100	»	95

Le tarif des heures supplémentaires était en même temps fixé à 0 fr. 50 pour les chauffeurs et soutiers, à 0 fr. 40 pour les matelots.

En Allemagne, la plupart des salaires ont été augmentés également dans ces dernières années. Voici, par exemple, un

tableau de salaires extrait de documents qui proviennent de Hambourg et qui se réfère à un cargoboat de 5.500 tonnes de jauge brute (les salaires sont évalués en marks).

Nombre.	Fonction.		Gages par mois. 1898	1902
1	Capitaine. + 1 °/₀ sur le fret brut.	Mks	300 à 340	300 à 360
3	Officiers.	le 1er »	160	150 à 180
		le 2e »	135	140
		le 3e »	100	110
1	Économe	»	140	140 à 180
1	Tonnelier et boucher.	»	60	60
1-2	Cuisiniers	»	80 à 100	90 à 120
1-2	Aides-cuisiniers.	»	30	35
1	Boulanger	»	45	45
10	Matelots, chacun	»	55	65
2	Quartiers-maîtres, chacun	»	60	70
1	Mousse	»	15	20
1	Maître d'hôtel	»	100	80
2	Garçons, chacun	»	30	35 à 40
2	Garçons d'entrepont, chacun . . .	»	50	65
1	Médecin	»	100	100
3	Mécaniciens	. . »	160 à 180	300 à 320
		. . »	140	200 à 250
		. . »	100	120 à 150
4	Mécaniciens en second à	»	60	65 à 70
12	Chauffeurs (1), chacun	»	65	75
12	Soutiers (2)	»	55	65

Les salaires continuent à demeurer relativement bas dans la marine marchande norvégienne. Ainsi l'enquête anglaise de 1901 (*Steamships subsidies*, annexe n° 9), en fournissant une comparaison des salaires respectifs des personnels de deux navires de même tonnage, l'un anglais, l'autre norvégien, fait ressortir que la charge de ce dernier de ce chef n'est

(1, 2) On constate, dans les tableaux afférents aux deux années envisagées, une différence d'effectif pour les chauffeurs et les soutiers, soit 12 chauffeurs et 12 soutiers pour 1898, 10 chauffeurs et 8 soutiers pour 1902.

par mois que de £ 88.5, tandis que celle du premier est de £. 119.10.

Des salaires, il conviendrait de rapprocher la nourriture. Il n'est pas nécessaire d'insister longuement sur ce dernier chapitre. Les enquêtes sur la marine marchande ne fournissent pas toujours des témoignages concordants à ce sujet. Ainsi, l'enquête anglaise de 1847 ne fournit guère comme témoignage un peu précis que le suivant, sur la nourriture à bord des navires américains, où elle passait pour plus abondante qu'ailleurs. « La nourriture de chaque homme revient à environ 16 deniers (1 fr. 66) par jour. Dans un voyage ordinaire, elle consiste en bœuf, porc, farine de froment, poisson : du plum-pudding deux fois par semaine, ainsi que des pois, des haricots et des pommes de terre ; le pain à discrétion, le café le matin et le thé le soir. On donne du sucre avec le thé et de la mélasse avec le café ; de plus, du riz à discrétion deux fois par semaine avec de la mélasse en abondance.»

On a souvent remarqué que le chapitre de la nourriture est particulièrement onéreux pour les armateurs français en raison de la coutume de donner du vin (1). Les rations de vin embarquées en conséquence sont coûteuses, non seulement en raison de leur valeur intrinsèque, mais encore en raison de la place qu'elles occupent à bord (2).

La compagnie anglaise Péninsulaire et Orientale fait sur la nourriture des économies assez considérables en employant beaucoup de lascars, dont la nourriture ne coûte guère que 50 à 60 centimes par jour.

---

(1) Aux termes de l'article 76 du décret-loi disciplinaire et pénal, le capitaine doit, à défaut de convention, donner à l'équipage une ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la flotte. Ceux-ci reçoivent du vin (50 centilitres ; v. arrêté ministériel du 29 novembre 1897).

(2) La charge de la nourriture s'élève jusqu'à 2 fr. et 2 fr. 50 par homme et par jour sur certains paquebots français, pour l'équipage. Pour les officiers cette charge s'élève parfois à 8 et 9 francs par jour et par personne.

Dans la marine marchande allemande, la nourriture revient à environ 1 mark 25 par personne et par jour pour les vapeurs faisant le long cours, à environ 1 mark 15 pour les vapeurs faisant le cabotage et la Méditerranée. C'est du moins le prix auquel une des grandes maisons d'armement de Hambourg a traité à forfait avec un entrepreneur. Il se peut que les grandes compagnies, comme la Compagnie Hambourgeoise-Américaine, achetant toutes leurs provisions elles-mêmes, et sur une grande échelle, ne paient pas autant. Pour les voiliers, les fournisseurs hambourgeois offrent la nourriture depuis m. 0.90 par jour et par tête, mais on peut admettre que la dépense de ce chef s'élève d'ordinaire à 1 mark 10.

Article III. — Contributions ou retenues imposées a l'armement en faveur du personnel naviguant

Des charges ordinaires relatives aux salaires, il y a lieu de rapprocher celles qui consistent dans des contributions imposées à l'armement par certaines lois, soit par suite de l'organisation de l'assurance du risque professionnel maritime, soit en vue de l'alimentation de certaines institutions créées en faveur du personnel naviguant et qui se rattachent plus ou moins à la même idée. Nous passerons en revue quatre types différents de contributions de ce genre : 1° la contribution imposée aux armateurs allemands par la loi sur l'assurance contre les accidents des gens de mer ; 2° la contribution imposée aux armateurs belges pour la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge ; 3° la contribution imposée aux armateurs français par la loi sur la caisse de prévoyance entre marins français; 4° les retenues prélevées, dans différents buts, sur les primes allouées aux mêmes armateurs.

I. — En Allemagne, le risque professionnel a été transformé en charge annuelle pour l'armement, par l'effet d'une loi très

importante, celle du 13 juillet 1887 « sur l'assurance contre les gens de mer et des autres personnes qui sont occupées dans l'industrie de la navigation maritime. » (1) Cette loi, modifiée sur des points de détail par celle du 30 juin 1900, organise cette assurance sur des bases analogues à celles de la loi du 6 juillet 1884 sur l'assurance contre les accidents.

Les armateurs sont groupés en associations professionnelles qui sont autant de compagnies d'assurances mutuelles. Ces associations, qui constituent les organes de l'assurance, ont capacité pour acquérir des droits, contracter des obligations et ester en justice. Elles sont soumises à la haute surveillance de l'administration impériale des assurances, qui peut réclamer leur dissolution au cas où elles se montreraient incapables de remplir leurs obligations.

En fait, les armateurs sont groupés en une grande association, la *See-Berufsgenossenschaft*, qui a sa direction centrale à Hambourg, et qui comprend six sections ayant respectivement pour centre Pappenburg, Brême, Hambourg, Kiel, Stettin et Dantzig.

La répartition des charges est basée sur l'effectif de l'équipage nécessaire et parfois sur l'attribution d'un coefficient de risques. Le premier procédé est obligatoire, le second, facultatif.

Voici le premier procédé. La loi prescrit que l'on déterminera pour chaque navire le nombre moyen des matelots nécessaires pour le monter. Cette détermination doit s'effectuer d'après le Manuel de la marine marchande allemande et les états prévus aux articles 21 et 22 de la loi, en tenant compte

(1) Voir notice sur cette loi par M. Henry Mornard dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1888 (p. 232) de la Société de législation comparée. Consulter aussi le grand ouvrage de M. Bellom : *Les lois d'assurance ouvrière à l'étranger*, *T. II*, *p. 522*, et Johnston, *l'Etat et la marine marchande en Allemagne*, *Revue politique et parlementaire*, *décembre 1902*.

des classes définies par le taux des salaires. Les organes de la corporation ont compétence pour la détermination de l'effectif dans les formes fixées et pour reviser à toute époque les chiffres admis.

La loi admet un second procédé. Elle laisse aux statuts de la corporation le soin de décider s'il y a lieu à l'établissement d'un tarif de risques pour les entreprises affiliées. Mais on n'a pas établi de tarif de ce genre (1).

Pour 1892, la corporation assurée des gens de mer comprenait 43.023 assurés, compris eux-mêmes dans 1.668 exploitations assurées.

La loi de 1887 soumettait à l'assurance tous les salariés recevant 2.000 marks et au dessous. La loi de 1900 a élevé cette limite à 3.000 marks, augmentant ainsi les charges de l'association. Sont assurés à la fois matelots et officiers, sans distinction entre les nationaux et les étrangers.

L'assurance a pour objet la réparation du dommage causé par les blessures et la mort, à la condition que l'accident n'ait pas été volontairement provoqué par la victime.

En cas de blessure, la réparation du dommage comprend :

1° Les dépenses de traitement, dès qu'a pris fin l'obligation légale imposée à l'armateur à cet égard, par la loi sur les gens de mer et le code de commerce ;

2° Une pension qui doit être payée à partir de la même époque et tant que dure l'incapacité de travail, et dont le montant est : en cas d'incapacité complète, 66 2/3 °/₀ du salaire annuel, en cas d'incapacité partielle et tant qu'elle dure, une fraction de cette pension proportionnée à la capacité de travail subsistant chez la victime.

En cas de mort, la réparation du dommage comprend principalement une pension, qui est pour la veuve, jusqu'à sa

(1) Bellom, *op. cit.*

mort ou son nouveau mariage, de 20 °/₀ du salaire annuel, et, pour chaque enfant orphelin, de 15 °/₀, jusqu'à la quinzième année (20 °/₀ s'il devient également orphelin de mère). Les pensions de la veuve et des enfants ne doivent pas dépasser ensemble 60 °/₀ du salaire annuel. Pour les ascendants, dont le défunt était le seul soutien, la loi prévoit une pension de 20 °/₀ du salaire annuel jusqu'à leur mort.

Les fonds nécessaires pour payer les indemnités dues par la corporation et les frais d'administration sont fournis par des cotisations qui sont annuellement imposées aux membres. Les cotisations irrecouvrables tombent à la charge de l'ensemble et sont compensées sur le fonds d'exploitation, au besoin sur le fonds de réserve, et il en est tenu compte dans la répartition de l'exercice suivant.

La charge résultant de cette organisation a été en s'accroissant. Elle a été, par 1.000 marks de salaires : en 1888, de 4,42; en 1889, de 11,07; en 1890, de 13,73; en 1891, de 14,76; en 1892, de 17,20.

En 1900, elle s'est élevée, par 1.000 marks, à 26,20, les salaires des assurés représentant un total de 32.566.048 marks et les charges de l'association s'étant élevées à 834.880 marks.

Le fonds de réserve, en vue duquel une prime supplémentaire avait été versée par chaque membre, de 1887 à 1898, était, en 1900, de 1.575.760 marks.

Les contestations sont portées devant les tribunaux d'arbitrage créés par la loi du 30 juin 1900 et dont les décisions peuvent être déférées en appel devant l'office impérial des assurances.

II. — En Belgique, la loi du 21 juillet 1844 avait décidé qu'il serait établi par les soins du gouvernement des caisses de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, le fonds de ces caisses devant se composer : 1° d'une retenue sur le salaire des marins ; 2° d'un versement à faire par les armateurs ; 3° de dons et de legs ; 4° d'un subside de

l'Etat ne pouvant s'élever pour les diverses caisses à plus de 10.000 francs par an.

En exécution de cette loi, un arrêté du 28 février 1885 a institué, à Anvers, « une caisse de secours et de prévoyance, en faveur des marins naviguant sous pavillon belge », à la seule exception des marins de l'Etat et des marins naviguant à la pêche. Les revenus de cette caisse se composent d'une retenue de 4 °/₀ sur les gages des capitaines, seconds capitaines et premiers mécaniciens ; d'une retenue de 3 °/₀ sur les gages de tous autres marins ; *d'un versement à faire par l'armateur*, égal à 1 1/2 °/₀ de la totalité des gages des marins embarqués sur son navire ; de dons, legs, de subsides du gouvernement ; de retenues exercées par suite de punitions disciplinaires.

Les marins naviguant sous pavillon belge ont droit à une pension à la charge de cette caisse : 1° lorsque l'incapacité d'exercer leur profession sera le résultat d'accidents survenus dans le service ; 2° en cas d'infirmités contractées au service, s'ils ont contribué à la caisse pendant au moins quinze ans, et s'ils comptent au moins dix années d'embarquement ; 3° lorsque l'incapacité d'exercer leur profession sera causée par leur âge avancé, s'ils ont contribué à la caisse pendant au moins vingt ans et s'ils comptent quinze années d'embarquement.

Le taux annuel des pensions est fixé à 750 francs pour les capitaines ; à 525 francs pour les seconds capitaines et les premiers mécaniciens ; à 450 francs pour les lieutenants et les mécaniciens ; à 375 francs pour les sous-officiers, les matelots, les chauffeurs, etc.; à 225 francs pour les novices et les mousses. Les veuves et les orphelins ont droit à des pensions dans diverses conditions.

Telle est l'organisation qui se traduit, pour les armateurs belges, par une charge égale à 1 1/2 °/₀ des salaires des marins embarqués sur leurs navires.

III.— En France, les armateurs ont à supporter une contribution analogue, savoir celle que leur impose la loi du 21 avril 1898, qui a créé « au profit des marins français une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession ». Cette loi, dans son économie générale, a eu pour objet d'instituer « une vaste association englobant l'universalité des inscrits, placée sous le contrôle de l'Etat et dont la caisse, distincte de celle des Invalides, serait alimentée au moyen d'une contribution obligatoire des marins aussi bien que des armateurs et patrons ». A ces ressources, doit venir s'ajouter éventuellement, dans les années lourdes, une aide financière de l'Etat, se traduisant sous forme d'avances remboursables, non productives d'intérêts, et destinées à parfaire la somme nécessaire pour la capitalisation annuelle des pensions et indemnités à servir.

Les cotisations à verser par les inscrits maritimes sont fixées à la moitié des taxes perçues sur leurs gains et salaires en faveur de la caisse des Invalides de la marine, c'est-à-dire à 1,50 °/₀. La cotisation des armateurs a été fixée à une somme égale au montant de celle acquittée par l'ensemble de leurs équipages.

Ces quotités, d'après les évaluations faites avec l'aide des statistiques, sont suffisantes pour que la capitalisation des sommes encaissées garantisse, jusqu'à leur extinction, les charges déterminées par la loi et qui comprennent : 1° des pensions viagères ou indemnités temporaires pour les marins victimes d'accidents ; 2° des pensions dérivées pour les veuves ; 3° des allocations supplémentaires aux pensionnés ayant des enfants de moins de dix ans ; 4° des secours annuels pour les orphelins jusqu'à seize ans ; 5° et des secours viagers aux ascendants à partir de soixante ans. Le montant moyen annuel de ces charges a été évalué, en chiffres ronds, à fr. 2.114.000, et les ressources normales à fr. 2.200.000 comprenant fr. 1.300.000 provenant des versements des inscrits et des

900.000 francs provenant de ceux des armateurs et patrons.

Les charges pouvant varier en raison du nombre et de l'importance des sinistres, il y a des aléas auxquels il est remédié de la manière suivante : lorsqu'il y a un excédent de recettes, cet excédent doit être constitué en réserve pour servir, d'une part, à rembourser, le cas échéant, les avances de l'Etat et, d'autre part, à combler les déficits qui pourraient ultérieurement se produire. S'il y a déficit, le Trésor public le comble, à moins que le fonds de réserve n'y suffise.

Nous avons eu déjà l'occasion de signaler que la loi du 21 avril 1898 aboutit à la constitution de pensions insuffisantes pour les inscrits (1). Au point de vue qui nous occupe ici, nous en retiendrons seulement qu'elle a créé pour les armateurs français une charge équivalente à 1,50 °/₀ du salaire des inscrits qu'ils emploient. Y a-t-il à cette contribution une contre-partie ? D'après certaines décisions (2), moyennant cette charge qui constituerait une sorte de prime d'assurance, les armateurs seraient affranchis de la responsabilité des accidents dus à des fautes qui ne seraient pas lourdes ou intentionnelles. Il y aurait ainsi une transformation en charge annuelle d'une petite part de la charge éventuelle dérivant du droit commun en matière de responsabilité. Mais il n'y a là qu'une solution précaire découlant d'une disposition obscure (article 11 de la loi). Elle ne donne point en tout cas à l'armateur français l'équivalent de l'avantage que l'armateur allemand trouve comme contre-partie de sa contribution, plus lourde, mais plus efficace.

IV.— Il nous reste à mentionner, comme contributions légales, en faveur du personnel naviguant, celles qui sont imposées à une catégorie d'armateurs français sous forme de retenues sur les primes à la navigation. A la vérité, on pour-

(1) La pension de l'inscrit maritime ordinaire est seulement de 204 fr.
(2) V. *infrà*, *Charges éventuelles*.

rait qualifier simplement ces retenues d'allocations consenties par l'État en faveur du personnel naviguant, puisqu'il n'y a pas de déboursés de la part de l'armateur. Néanmoins, il est permis d'une certaine façon de les classer parmi les contributions légales de celui-ci.

L'article 12 de la loi du 30 janvier 1893 (1) avait décidé qu'il serait prélevé sur le montant des primes qu'elle instituait une retenue de 4 °/₀ qui serait versée à la caisse des Invalides de la marine et dont le produit serait affecté : à l'allocation de secours aux marins français victimes de naufrages et autres accidents et à leurs familles ; 2° à des sub-

(1) « La Chambre des députés, disait le rapport présenté au Sénat par M. Moinet, a voulu laisser dans son œuvre quelque chose d'humain : se rappelant que les marins de l'État blessés au service et les familles des braves gens victimes des naufrages trouvent à la caisse des Invalides de la marine des pensions mathématiquement établies par nos lois, elle a tenu à relever la situation d'infériorité où se trouvent à cet égard les marins du commerce ; pour y parvenir, elle a imposé à tous les constructeurs et armateurs qui auront à toucher une prime une retenue de 4 °/₀. Par ainsi, tout en édifiant leur propre fortune et en contribuant au relèvement de notre marine marchande, c'est-à-dire à la grandeur du pays, nos constructeurs et nos armateurs se trouveront liés par une sorte de pacte de fraternité vis-à-vis des capitaines et des matelots, sans lesquels leurs efforts seraient vains et leur activité stérile.

» L'article 12 va encore plus loin : il contient une précieuse disposition d'ordre moral. Jusqu'à présent, lorsque nos équipages sont débarqués au retour d'une campagne, ils sont la proie d'exploiteurs qui les grugent en les poussant à la pratique de tous les vices ; et, lorsque leurs économies sont épuisées, si les occasions de rembarquement se font attendre, ils prennent facilement des habitudes d'oisiveté, se livrent au jeu, à l'intempérance et à la débauche, et s'exposent ainsi aux diverses pénalités qu'entraîne leur inconduite. En Angleterre, des associations se sont formées pour préserver les marins de tous ces maux, elles ont fondé des *sailor's homes*, des maisons pour les hommes de mer, où ceux-ci trouvent facilement l'occasion de signer de nouveaux contrats d'embarquement, où ils jouissent de toutes les conditions d'une existence à bon marché, appuyée sur une rigoureuse hygiène et ennoblie par une éducation moralisatrice. Voilà l'admirable genre de création dont la Chambre a voulu faire bénéficier nos équipages à terre. Pour l'importer chez nous, elle a voté un prélèvement obligatoire sur toutes les primes accordées.»

ventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique pour la création, dans les ports français, d'hôtels de marins et autres institutions utiles à la population maritime. La loi de 1902 a étendu ce système. Elle contient à ce sujet deux dispositions séparées, assez peu logiquement placées, qui sont les suivantes :

Art. 4. — 5 °/₀ des primes accordées par la présente loi à la navigation et pour la compensation d'armement, devront être prélevés au profit de tous les inscrits maritimes.

Les sommes provenant de ces prélèvements seront versées à la caisse de prévoyance des marins en vue de diminuer le montant des retenues imposées à ces derniers pour l'alimentation de cette caisse (1).

Art. 21. — L'article 12 de la loi du 30 janvier 1893 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Il est prélevé, sur le montant des primes à la construction, des primes à la navigation ainsi que des compensations d'armement constituées ou maintenues par la présente loi, une retenue de 6 °/₀ qui sera affectée, savoir :

Deux tiers à la caisse de prévoyance en vue de diminuer la retenue imposée aux marins et de grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages et autres accidents de mer ou à leurs familles ;

Un tiers à la caisse des Invalides en vue d'accorder des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique pour la création et l'entretien dans les ports français d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles, et notamment les écoles professionnelles de marins.

La liste complète de ces subventions sera publiée annuellement par le ministère de la marine.

Ainsi, les retenues que doivent subir les primes à la navigation et les compensations s'élèvent à 11 °/₀.

---

(1) Aux termes du décret du 8 décembre 1902, sont réduites d'un tiers, à partir du 1er janvier 1903, les cotisations à verser par les inscrits maritimes à la caisse de prévoyance.

§ 3. — *Charges diverses.*

Droits de navigation. — Nous ne nous occuperons que des droits de navigation en France. Après avoir rappelé, pour mémoire, les droits de tonnage supprimés par la loi du 19 mai 1866, nous mentionnerons :

1° Le *droit de francisation*, qui est gradué suivant le tonnage net des bâtiments (Loi du 27 vendémiaire an II, art. 26 et loi du 2 juillet 1836, art. 6). Ce n'est pas à proprement parler une taxe fiscale. C'est une redevance attachée à l'accomplissement d'une formalité ;

2° Le *droit de congé* (Loi du 27 vendémiaire an II, art. 5, 6 et 26). Le congé, délivré au capitaine, constate que, les formalités requises ayant été observées, le navire a le droit de naviguer sous pavillon national, et permet au capitaine de mettre à la mer, en même temps qu'il prie et requiert tout souverain, Etats amis ou alliés de la France et leurs subordonnés, ordonne à tous fonctionnaires publics, aux commandants des bâtiments de l'Etat, de le laisser sûrement et librement passer sans aucun trouble ni empêchement et de lui donner au contraire toute faveur, secours et assistance.

3° Le *droit de passeport*. Le passeport est pour un navire étranger ce que le congé est pour un navire français. C'est pour lui un permis de mettre en mer qui constate qu'il a acquitté les droits de navigation ;

4° Le *droit de permis* et *de certificat* ;

5° Les *taxes sanitaires*, rangées par la loi du 26 février 1887 au nombre des droits de navigation et qui se divisent en 4 catégories : *a*) le droit de reconnaissance perçu à l'arrivée des navires et proportionnel à leur tonnage ; *b*) le droit de station, dû seulement pour les navires soumis à une quarantaine ; *c*) le droit de séjour au lazaret afférent aux passagers et gradué selon la classe qu'ils occupent ; *d*) les droits de désinfection des marchandises.

6° Les *taxes locales de péage*. Les taxes de ce genre étaient très nombreuses dans l'ancienne France et se diversifiaient pour ainsi dire à l'infini. Elles avaient pour but de rembourser l'Etat, les municipalités ou les corporations des dépenses faites pour l'amélioration de la police des ports ou rades. Elles furent abolies par la Révolution et le droit de tonnage général institué, comme on l'a vu, par la loi du 27 vendémiaire an II, eut parmi ses objets celui de permettre à l'Etat de pourvoir à l'établissement et à l'entretien des ports, ce qui parut rentrer dans les services publics. Puis, en instituant un demi-droit en sus du droit de tonnage, la loi du 14 floréal an X, eut pour but de fournir aux travaux des ports une ressource spéciale : le produit de cette taxe devait être employé, en effet, au profit du port dans lequel il aurait été perçu. Mais la spécialité de ce demi-droit ne fut pas toujours respectée et son produit fut, dans bien des cas, détourné de sa destination spéciale. Son caractère de spécialité disparut avec la loi du 23 septembre 1814. La loi du 24 mars 1825 revint au système de la spécialité en décidant que, partout où le gouvernement jugerait nécessaire d'entreprendre des travaux extraordinaires et où il établirait des droits de péage pour subvenir aux frais de ces travaux, le droit de tonnage et le demi-droit cesseraient d'être perçus pendant tout le temps que dureraient les nouvelles perceptions. Enfin, la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande, qui supprima les droits généraux de tonnage et abolit ainsi l'instrument à la fois fiscal et protecteur de la loi de vendémiaire an II, maintint le principe des taxes locales de péage en décidant, dans son article 4, qu'un droit de tonnage, qui ne pouvait excéder 2 fr. 50 par tonneau et qui porterait sans distinction sur les navires français et étrangers, pourrait être établi en vue de subvenir à des dépenses pour travaux d'amélioration dans les ports de mer.

Tel est le système qui a été maintenu quant à son principe.

Mais à l'unique taxe de tonnage a été substituée, par la loi du 30 janvier 1893, une taxation complexe et souple pouvant porter ensemble ou séparément sur le tonnage de jauge, le poids des marchandises et les voyageurs. Enfin, la loi du 7 avril 1902 (art. 16) a développé le même système.

7° Les *droits de quai*. Dans un but fiscal, la loi du 30 janvier 1872 a grevé tous les navires entrant dans les ports français d'un droit de quai, fixé à 50 centimes par tonneau de jauge pour les provenances des pays d'Europe ou du bassin de la Méditerranée, et à 1 franc pour les arrivages de tous les autres pays.

L'élévation de cette taxe éloignant de nos ports les grands navires n'ayant à y faire que des opérations portant sur un chiffre restreint de marchandises, beaucoup de chambres de commerce demandèrent que la loi de 1872 fût modifiée de façon à établir une proportion plus équitable entre le montant du droit à percevoir et l'importance des transactions donnant lieu à la perception. Le Gouvernement institua une enquête sur la question. Il provoqua l'avis des chambres de commerce et crut devoir consulter, d'une part, la commission extraparlementaire de la marine marchande, instituée au ministère du commerce, en exécution de la résolution votée par la Chambre le 1er décembre 1896 ; de l'autre, le conseil supérieur de la marine marchande siégeant au ministère de la marine. Les chambres de commerce se prononcèrent à une grande majorité pour une modification plus ou moins complète de la loi de 1872 (1).

Le système qui a prévalu dans la loi du 23 décembre 1897 est le suivant :

Art. 1er. — Les navires de tous pavillons, chargés en totalité ou partie, venant de l'étranger ou des colonies françaises autres que

(1) Rapport de M. de Lasteyrie, député, *Journal officiel*, annexe n° 2889.

l'Algérie, acquitteront le droit de quai dans les ports de France et d'Algérie d'après le tarif suivant :

1 franc par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques (1.000 kilogr.) de marchandises débarquées ou embarquées est supérieur à la moitié de la jauge nette du navire ;

50 centimes par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur à la moitié de la jauge nette et supérieur au quart de cette jauge ;

25 centimes par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au quart de la jauge nette et supérieur au dixième de cette jauge ;

10 centimes par tonneau de jauge nette si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au dixième de la jauge nette.

Cette taxe sera réduite de moitié pour les navires débarquant des marchandises, quand ces navires sont en provenance d'un port situé dans les limites du cabotage international telles qu'elles résultent de l'article 1er de la loi du 30 janvier 1893. Il en sera de même pour les navires embarquant des marchandises quand ces navires sont à destination d'un port situé dans les mêmes limites.

Les navires effectuant dans le même port des opérations de débarquement et d'embarquement seront taxés séparément pour les opérations d'entrée et de sortie d'après les taux indiqués ci-dessus.

Art. 2. — En cas d'escales successives, les droits de quai seront perçus dans chaque port d'après les règles fixées à l'article 1er ; mais en aucun cas le total des droits à percevoir sur un navire pour un voyage ne pourra dépasser 1 franc par tonneau de jauge nette.

Ce taux est réduit à 50 centimes pour les navires se trouvant dans les conditions prévues au paragraphe 6 de l'article précédent.

Art. 3. — Dans le calcul du tonnage des opérations, chaque passager débarqué ou embarqué sera considéré comme équivalant à une tonne de marchandise. Il en sera de même pour chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets. Chaque tête de petit bétail équivaudra à un quart de tonne ; les bagages des passagers, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne seront pas comptés dans l'évaluation des marchandises débarquées ou embarquées.

Droits de transit. — Des charges que nous venons d'énumérer, on peut rapprocher, bien qu'elle soit d'une nature différente, celle qui correspond aux droits de transit à travers les canaux maritimes. Les droits de transit à travers le canal de Suez sont les plus importants à retenir et constituent pour les compagnies qui ont des lignes qui emploient cette route des frais très lourds, bien qu'ils aient été diminués.

L'assiette de ces droits a fait, peu de temps après l'ouverture du canal, l'objet d'un long débat (1), motivé par le désaccord qui s'est produit sur le sens à attribuer aux mots « tonneau de capacité » qui figuraient dans l'acte de concession. Cette difficulté a été réglée par une commission internationale réunie à Constantinople.

Droits de pilotage. — La charge résultant des droits de pilotage est assez lourde dans les divers pays. En France, on l'a vu, le décret du 12 décembre 1806 oblige le capitaine à prendre, à la sortie et à l'entrée des ports, un pilote, parmi les pilotes institués par l'administration de la marine.

Le fonctionnement du pilotage en France a fait l'objet de nombreuses critiques. On a demandé la suppression du pilotage à grande distance, qui n'a plus de raison d'être et qui n'a que des résultats regrettables : il incite les pilotes à se porter au devant des grands navires à l'exclusion des petits : d'autre part, comme une circulaire ministérielle du 30 avril 1890 autorise les capitaines à utiliser des pilotes de leur choix, certains pilotes se portent de préférence au devant des bâtiments qui emploient des pilotes de choix, de telle sorte que les bâtiments soient tenus de payer le prix, conformément au tarif, de services non rendus effectivement.

On a demandé aussi la réduction du nombre des pilotes et

(1) Voir, à ce sujet, la plaidoirie de Me Allou dans le procès engagé par la Compagnie des Messageries Maritimes contre la Compagnie du canal de Suez (*Gazette des Tribunaux*, 2 mars 1877).

la transformation de leur matériel, en remarquant qu'il est étrange qu'ils s'obstinent à employer des embarcations à voiles, alors qu'ils pourraient, avec des bateaux à vapeur, rendre les mêmes services, à beaucoup moins de frais. On cite à ce sujet la transformation qui a eu lieu, en 1898, à Liverpool, où quatre bateaux à vapeur ont remplacé avantageusement douze voiliers.

Comme exemple de la cherté excessive du pilotage, on a cité une compagnie de cabotage qui, dans une année, pour 250 journées de travail fournies par les pilotes, avait payé 147.000 francs, somme supérieure aux salaires payés aux capitaines et officiers pendant ce même laps de temps.

Droits de courtage.— Ils ont motivé aussi de nombreuses réclamations de la part des étrangers, pour qui ils constituent une charge obligatoire, dans les conditions spécifiées plus haut, mais qui ne sont pour les navires français qu'une charge facultative (1).

Droits de remorquage. — La charge de ces droits est généralement facultative, en ce sens qu'ils sont payés comme prix de l'usage des remorqueurs, mais parfois aussi obligatoire comme à Bayonne, où une ordonnance du 17 mars 1841, rendue en vertu de la loi du 21 juin 1838, créa des droits de remorquage applicables à tous les navires, indépendamment d'autres droits perçus seulement des navires ayant fait usage des remorqueurs.

Droits consulaires. — Ces droits sont fixés en France par le tarif du 30 novembre 1875, complété dans quelques-unes de ses dispositions par le décret du 18 décembre 1876 (2).

Il s'agit là de droits qui rapportent fort peu à l'Etat et qui, cependant, constituent pour l'armement une charge gênante

(1) V. 4e partie, *Courtiers maritimes*, p. 133 et suiv.

(2) Sur ces droits, voir le *Guide pratique des consulats*, par MM. de Clercq et de Vallat.

et compliquée. C'est une de ces petites charges fâcheuses qui devraient disparaître dans un pays où l'on entend venir en aide à la marine marchande.

§ 4. — *Spécialité. Accroissement de dépenses corrélatif à la vitesse dans la navigation à vapeur.*

Le problème de l'accroissement de dépenses nécessité par un accroissement déterminé de vitesse dans la navigation à vapeur, a préoccupé beaucoup le monde maritime depuis quelques années. A ce sujet, M. Charles-Roux, dans son rapport présenté à la Chambre des députés sur les services postaux, disait avec raison qu'il ne fallait pas en cette matière se borner aux formules techniques mises parfois en avant, telles que celles-ci : Supposant une coque égale, la dépense croît avec la vitesse comme le cube de ces vitesses ; ou encore : la dépense de deux navires de vitesses différentes est proportionnelle au carré des différences de vitesse. Utilisant l'étude qu'il avait faite à l'occasion des services maritimes postaux de l'Algérie, M. Charles-Roux supposant des navires construits en France, présentait les données et les résultats suivants :

Pour passer de 10 nœuds en service à 18 nœuds, il fallait augmenter la force dans la proportion de 900 chevaux à 8.500, soit 9 fois plus. La consommation théorique du charbon s'élevait de 11.508 kilogr. par 24 heures à 117.000 kilogrammes ; elle décuplait alors que la vitesse n'avait pas même doublé. Le prix du navire ne décuplait pas, mais l'écart était encore important, 1.050.000 fr. pour le navire à 10 nœuds, contre 3.865.000 pour celui de 18 nœuds, ce qui représente le triple. Le personnel nécessaire à la marche des navires variait également avec la rapidité. Il faut plus de matelots, et surtout plus de mécaniciens, plus de chauffeurs, plus de soutiers. Aussi passait-on de 38 hommes d'équipage, pour le navire

de 10 nœuds (y compris les restaurateurs et gens de service) à 117 hommes pour le navire de 18 nœuds. Sur ce nombre, le service de la machine, dans le navire à 10 nœuds, nécessitait 10 hommes. Dans le navire à 18 nœuds, la machine seule nécessitait 73 hommes, ce qui s'explique aisément, le navire à 10 nœuds ayant 4 foyers de chaudières en tout et le navire à 18 nœuds ayant 36 foyers.

Le paquebot d'Algérie à 10 nœuds coûtait 26.797 fr. par mois, celui à 15 nœuds, 55.104 fr. 79, c'est-à-dire plus du double ; celui de 18 nœuds, 92.305 fr. 49 par mois, ou trois fois et demie de plus. Sans doute le navire rapide est plus utilisable et fera dans son année un nombre de lieues marines plus grand. Dans la pratique, cela n'est pas complètement exact. En effet, le navire transportant des marchandises doit toujours séjourner un temps assez long dans les ports pour y effectuer ses opérations de déchargement et d'embarquement. En outre, la machine et la coque, fatiguant beaucoup plus à la mer, ont besoin de plus fréquentes visites, d'où des arrêts, des pertes de temps qui rendent en partie illusoire l'accroissement de la vitesse. En résumé, sur les lignes d'Algérie, la lieue parcourue à 10 nœuds revenait à 16 francs 03, tandis qu'elle coûtait à 15 nœuds, 25 fr. 86, et à 18 nœuds, 41 fr. 05.

Pour les lignes de l'Atlantique, l'étude du prix de la vitesse a amené aux constatations suivantes :

Le *Labrador*, mis en service sur cette ligne en 1874, et marchant à la vitesse de 11 n. 70 consommait pour un voyage du Havre à New-York et retour 1.150 tonneaux de charbon et ses dépenses totales d'exploitation pour ces traversées dans les deux sens se montaient à 180.000 fr. ; la *Normandie* (1883), paquebot d'une vitesse de 15 n. 15, dépensait 2.350 tonneaux de charbon, et ses frais d'exploitation aller et retour atteignaient 280.000 fr. Avec la *Champagne* (1886) et les paquebots du même type, à 16 nœuds, la consommation du charbon monte à 2.750 tonneaux et la dépense totale à 297.000

fr. Les 18 nœuds de la *Touraine* lui font brûler 3.700 tonneaux de charbon et dépenser 358.635 fr. (1).

L'évaluation du prix de la vitesse a fait, en Angleterre, au cours de l'année 1902, l'objet d'un travail important et de grande autorité ; c'est le rapport de la commission chargée, sous la présidence de lord Camperdown, de déterminer les règles à suivre pour les allocations à donner par le gouvernement pour s'assurer la libre disposition de grands paquebots susceptibles d'être transformés en croiseurs *(mercantile cruisers)*. Ce rapport, en date du 9 juillet 1902, envisage le coût initial présumé d'une série de paquebots d'une puissance variant de 19.000 à 68.000 chevaux et dotés d'une vitesse variant de 20 à 26 nœuds ; en même temps, il énonce le subside annuel que comporterait la mise en service de pareils navires. Voici les résultats auxquels est parvenue la commission.

Vitesse moyenne Nœuds	Coût initial £	Puissance en chevaux	Subside annuel £
20	350.000	19.000	9.000
21	400.000	22.000	19.500
22	470.000	25.000	40.500
23	575.000	30.000	65.500
24	850.000	40.000	110.500
25	1.000.000	52.000	149.000
26	1.250.000	68.000	204.000

Ainsi, pour passer de 21 à 24 nœuds, il faut presque doubler la puissance en chevaux et la tripler pour passer de 21 à 26. La première de ces progressions entraîne un coût initial plus que double, la seconde un coût initial plus que triple. La première comporte un subside annuel plus que quintuple, la seconde un subside plus que décuple.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'éloquence de ces

(1) *Revue générale de la marine marchande*, 30 octobre 1902.

UNIVERSITY

chiffres et, en terminant sur ce sujet, nous rappelons à quelles conclusions est arrivé M. Vétillart, ingénieur en chef des ponts et chaussées (1), à la suite des savants calculs auxquels il s'est livré pour déterminer les vitesses qui correspondent, pour des navires de dimensions données, au maximum d'utilisation commerciale. D'après ces calculs, ce maximum serait obtenu :

Pour le navire de	2.200	tonnes,	avec une vitesse de	10	nœuds.
—	8.000	—	—	12	—
—	27.000	—	—	14	—

On voit par là combien on s'éloigne du maximum d'utilisation dès qu'on dépasse les vitesses modérées. Les grandes vitesses sont coûteuses, extrêmement coûteuses. Elles entraînent des accroissements de charges qui ne peuvent être compensées par les recettes commerciales et qui doivent être payées par les gouvernements désireux de provoquer la mise en service de navires marchands doués des vitesses requises des croiseurs.

Section II. — **Charges éventuelles.**

Les charges éventuelles de l'armement peuvent utilement être réparties de la manière suivante :

1° Les charges éventuelles relatives au matériel. Nous en retiendrons deux catégories qui sont corrélatives à des risques non compris dans les assurances ordinaires et ne se transformant pas en charges annuelles, savoir : les charges corrélatives aux risques de guerre et les charges corrélatives à l'exercice éventuel des droits de l'Etat.

2° Les charges éventuelles relatives au personnel. Elles

(1) *Transformation du matériel et des procédés de la marine marchande*, rapport présenté au VIIIe Congrès international de navigation (1900).

concernent les cas de maladie et de blessure et celui de débarquement à l'étranger.

3° Les charges découlant des responsabilités susceptibles d'êtres encourues, soit à l'égard des tiers, soit à l'égard des intéressés à la cargaison ou des personnes transportées.

§ 1er. — *Charges éventuelles relatives au matériel.*

Article I. — Charges corrélatives aux risques de guerre

Il importe de considérer ici l'éventualité de la guerre maritime, puisque la survenance de cette guerre peut engendrer tout à coup des charges nouvelles pour les entreprises d'armement, quel que soit le pavillon porté par leurs navires. Ces charges, on les oublie volontiers durant la paix. L'armateur prudent doit cependant chercher à en mesurer d'avance l'importance, qui, le jour où la guerre éclatera, sera traduite et évaluée d'une manière plus précise par les primes spéciales que demanderont les assureurs. Ce sont bien là des charges éventuelles d'une exploitation maritime et elles peuvent être classées dans les charges relatives au matériel. Essayons d'abord de donner une idée des risques de guerre et de leurs changements. Puis nous rechercherons comment l'assurance fonctionne à leur endroit, et comment les errements suivis pourraient être modifiés.

I. — Le risque de guerre le plus considérable était jadis le risque de capture. Les indications contenues dans la première partie de cet ouvrage sur l'évolution du droit international maritime au XIXe siècle, ont montré les modifications survenues dans le droit d'où découle ce risque, soit en ce qui concerne les navires des neutres, soit en ce qui touche ceux des belligérants. Il s'en dégage cette idée générale que ce risque est devenu moindre en raison des diverses règles posées par la Déclaration de Paris de 1856.

Mais il semble, en revanche, qu'il y ait un accroissement des risques de destruction et d'avaries, soit par l'effet direct des mesures de défense motivées par l'état de guerre, soit par l'aggravation des risques ordinaires de la navigation.

Indépendamment de l'éventualité de la destruction systématique pour les navires de commerce des belligérants (1), la guerre moderne fait naître, même pour les navires de commerce des neutres, des dangers multiples, soit à l'entrée des ports, soit en haute mer, ainsi que la guerre hispano-américaine de 1898 en a fourni des exemples.

Soudain, par la magie de la science, la mer littorale s'emplit comme d'une flore monstrueuse dont l'approche est mortelle : c'est la variété des défenses sous-marines, mines reliées à la terre par des fils ou torpilles éclatant par contact. Pour le passage des navires par l'étroit chenal que réservent les autorités, des prescriptions sévères sont édictées et celui qui les enfreint s'expose au feu des batteries en même temps qu'à l'explosion des engins (2).

Non seulement les navires de commerce sont guettés par ces engins hostiles, mais encore, dans leur navigation cô-

---

(1) Sur ce risque, voir 1re partie, *Règles internationales de la guerre*.

(2) « On a achevé, disait le *New-York Herald* (14 mai 1898), de fermer les passages conduisant de la haute mer au port de New-York. Un chenal de 300 pieds est laissé ouvert. Il est marqué par des bouées blanches placées entre les champs de torpilles.

» En raison d'une rumeur d'après laquelle des navires suspects auraient été aperçus au large de la côte de New-York, on a placé la nuit dernière, dans le principal chenal, une série de torpilles éclatant par contact. Des torpilles de ce genre n'avaient pas encore été placées. Elles seront enlevées chaque jour au lever du soleil et replacées le soir. L'arrangement de ces torpilles est tel que le contact d'un objet mouvant détermine sûrement l'explosion. »

Du côté des Espagnols, les défenses se multipliaient également. D'après une dépêche rapportée par le *New-York Herald* (3 juin), les Espagnols avaient placé des mines et coulé des pontons pour obstruer l'entrée du port de Cardenas, sur la côte nord de Cuba.

Voici, d'après le *New-York Herald*, les règles qui ont été édictées alors

tière, leurs capitaines sont exposés à de fatales illusions. Les phares sont éteints et les dangers résultant de leur extinction sont d'autant plus grands qu'ils jouent un rôle plus considérable dans la navigation moderne. Jadis leur rareté et leur faiblesse en faisaient des auxiliaires médiocres dont l'absence pouvait ne pas être très vivement sentie. Aujourd'hui, leur multiplication, leur puissance, la diversité et la précision de leurs caractères les ont rendus indispensables, si

---

à New-York pour la sûreté de la navigation des navires amis et la protection des défenses.

1. Aucun navire ne pourra passer Sandy Hook ou les détroits entre les heures du coucher et du lever du soleil. Durant cet intervalle, les navires ne doivent pas approcher à moins de trois milles de l'île de Coney, du canal de Gedney, Sandy Hook ou les détroits.

2. Des bateaux de patrouille stationneront au-dessus et au-dessous des défenses. Ils sont autorisés à arrêter les navires, à s'enquérir de leur caractère, à leur indiquer comment ils peuvent passer à travers les champs de mines. Il doit être strictement obéi à leurs instructions.

3. Les voiliers et les petits navires calant trois pieds ou moins peuvent passer en sûreté à travers une partie quelconque des chenaux pendant le jour.

4. Les navires à vapeur doivent aller à petite vitesse par un chenal spécial qui sera marqué par des bouées.

5. Les navires sont avertis que la violation de ces règles les expose à un sérieux dommage, ainsi qu'au feu des batteries.

Le *New-York Herald* ajoutait : « On voit que les navires qui n'observent pas les règles édictées courent le risque de sauter par l'explosion des mines sous-marines ou d'être atteints par le feu des batteries. Le major H. M. Adams, chargé des fortifications de port, a reçu de Washington une dépêche lui enjoignant de faire ouvrir le feu des batteries sur les navires qui n'observeraient pas les règles posées. Il craint que quelque navire ne saute avant que les pilotes et marins aient entièrement compris qu'ils doivent se tenir en dehors des champs de torpilles interdits. »

Le *New-York Herald* a donné encore (18 mai) d'autres renseignements intéressants sur ce sujet. Il parlait de groupes de torpilles entièrement dérangées, qui ont dû être enlevées, puis replacées. Cela vient, disait-il, de ce que des capitaines n'ont pas observé les instructions données et ont pris une route de leur choix au lieu de celle qui est indiquée par les bouées. Il signalait, en particulier, le cas d'une torpille coupée par un grand paquebot et s'en allant à la dérive. Aussi un officier crut-il devoir

bien que la disparition des feux accoutumés laisse le navigateur d'autant plus exposé qu'il était habitué davantage à compter sur leurs indications. Par contre, pour les besoins des mouvements de sa flotte, l'un des belligérants peut allumer des feux insolites, décevants fanaux pour les navires dont ils ne sont pas les guides (1).

En même temps, la guerre fait naître en haute mer des dangers de collision spéciaux. Des vaisseaux de guerre naviguent la nuit avec leurs feux éteints, ou, en temps de brume, sans révéler leur présence par les signaux phoniques d'usage. Puis la mer reçoit du fait des hostilités des épaves dangereuses. Les unes peuvent être le résultat d'une ruse de guerre d'un des belligérants (2). Les autres seront ces funèbres débris de navires qui, à la suite des batailles navales, rendues si terribles par les récentes inventions, peuvent sur-

---

donner, paraît-il, une véritable leçon de choses : il fit sauter une mine et l'explosion projeta une masse d'eau et de sable « aussi haute que le clocher de la Trinité ».

Aux dangers résultant de l'organisation de la défense peuvent s'ajouter ceux de certaines tentatives incorrectes de blocus, soit au moyen de mines (blocus qui, d'après la déclaration de Sir Richard Webster, du 22 avril 1898, serait une innovation, innovation, ajoutait M. Arthur Desjardins, qui serait contraire aux principes du droit international), soit au moyen de chargements de pierres coulés à l'entrée du port, ainsi qu'en fournit un exemple, en 1861, le « blocus par pierres » du port de Charleston, qui motiva les protestations des armateurs de Liverpool et du cabinet britannique (13 et 16 janvier 1862).

(1) Quelque temps avant l'arrivée de l'amiral Cervera à Santiago de Cuba, on avait annoncé que des feux rouges, aperçus sur la côte, paraissaient être des signaux destinés à guider la flotte espagnole.

(2) Sous ce titre « une nouvelle machine de guerre », le *New-York Herald* (18 mai 1898) contenait l'information suivante : Des dépêches de Key West rapportent une curieuse ruse espagnole destinée à causer des dommages aux navires de la flotte bloquante. La canonnière *Wilmington* a aperçu un schooner lourdement chargé. Aucun signe de vie à bord. Les investigations démontrèrent que c'était une épave remplie de vieux fer et envoyée à la dérive de la Havane. Quatre coups tirés du *Wilmington* firent couler promptement cette nouvelle machine de guerre.

nager, errer longtemps sur l'Océan et survivre comme pour venger, par des heurts soudains, dans les hasards de néfastes pérégrinations, leurs compagnons de naufrage.

Enfin, la guerre nuit aux entreprises commerciales par mer, par la suppression des secours variés devenus indispensables à la navigation moderne. Les remorqueurs ont disparu. Les dépôts de charbon sont épuisés. On ne trouve plus les moyens d'effectuer les réparations les plus urgentes, soit que la main-d'œuvre manque, soit que le crédit soit refusé. Les câbles télégraphiques sont coupés et les capitaines ne peuvent plus communiquer avec leurs armateurs pour leur réclamer les indications ou les fonds dont ils ont besoin.

II.— En regard des périls créés par l'état de guerre, il importe de placer l'institution de l'assurance, qui traduit dans une certaine mesure la charge qui en résulte, et de rechercher quelle est son efficacité ou quels sont ses défauts. A cet égard, les usages se sont modifiés d'une manière médiocrement heureuse.

A. L'ordonnance de 1681 avait déclaré aux risques des assureurs toutes pertes et dommages arrivant sur mer par tempête, naufrage, échouement, changement de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, prises, pillage, arrêt de prince, déclaration de guerre, représailles et généralement toutes autres fortunes de mer. Ainsi les risques de guerre se trouvaient mêlés dans la loi aux risques ordinaires comme en fait ils s'y trouvaient joints en raison de la fréquence des hostilités. Valin indique qu'à défaut de stipulation spéciale, la survenance de la guerre ne donnait lieu à aucune augmentation de prime et que, moyennant la prime convenue en temps de paix, les assureurs couvraient les risques de guerre. L'assureur, dit-il, est censé avoir prévu le cas de la guerre et l'avoir pris pour son compte. « Mais, ajoute-t-il, comme il arrive rarement qu'on n'en ait pas eu des avis ou des soupçons quelque temps auparavant, les assureurs, lorsqu'ils

ont sujet de la craindre, ont accoutumé de stipuler deux primes, l'une à l'ordinaire pour le cas de la paix, l'autre plus forte si la guerre survient pendant le voyage. »

Comme les craintes de guerre étaient continuelles, la clause d'augmentation devint de style et la plupart des anciens litiges dont on trouve la trace dans la matière qui nous occupe n'étaient pas engagés par les assurés, mais par les assureurs, qui réclamaient le bénéfice de l'augmentation de prime.

Plusieurs difficultés naissaient au sujet de la convention d'augmentation. Il s'agissait de savoir quand la condition de la survenance de la guerre était réalisée. Boulay-Paty estimait que la déclaration de guerre n'étant qu'une formalité de droit des gens, les simples hostilités faites *non furtivis expeditionibus*, mais avec l'appareil d'une guerre ouverte, *more belli*, constituaient l'état de guerre. On se demandait, d'autre part, si la clause devait avoir son effet dans toutes les mers, du jour de la déclaration de guerre ou des premiers actes d'hostilités établissant l'état de guerre. Voici ce que rapporte à cet égard Boulay-Paty: On avait d'abord, lors de la guerre de 1755, adopté un système de distinction et de progression ; on avait fixé le commencement des risques dans chaque mer du jour seulement des hostilités et on n'accordait l'augmentation stipulée qu'à l'égard des navires qui, depuis chaque époque, s'étaient trouvés en risque. Les négociants de Nantes et de Bordeaux dressèrent à ce sujet une espèce de tarif et de règlement.

Ce système fut renouvelé lors de la guerre de 1778. De nouveaux règlements furent établis, mais furent repoussés surtout par le commerce de Marseille. De là des procès qui donnèrent lieu à la lettre qu'écrivit le roi à l'amiral de France, le 5 avril 1779, portant : « Je vous charge de transmettre à tous ceux qui sont sous vos ordres que c'est l'insulte faite à mon pavillon par l'escadre anglaise en s'emparant, le 17 juin

1778, de mes frégates la *Licorne* et la *Pallas*, qui m'a mis dans la nécessité d'user de représailles et que c'est de ce jour que l'on doit fixer le commencement des hostilités commises contre mes sujets par ceux du roi d'Angleterre. »

Malgré une décision si précise, les assurés voulurent néanmoins continuer à plaider, parce que, disaient-ils, l'augmentation de prime devait être le prix de l'augmentation de péril ; mais leurs prétentions furent rejetées par divers arrêts des parlements et surtout par un arrêt de règlement du Parlement de Provence du 19 juillet 1779 basé sur la lettre du roi et par un arrêt du conseil de 1780, etc... « Il fut donc décidé de la manière la plus solennelle, dit Emérigon en rapportant ces arrêts, que le pacte d'augmentation de prime en temps de guerre est vivifié, dès le moment de la première hostilité caractérisée, sans distinction de lieux. »

C'est dans le même sens que se prononça la Cour de Cassation en 1807 (28 janvier), à propos d'une assurance contractée par les armateurs d'un navire, la *Côte d'Or*, pour le voyage de Brest à Pondichéry et à Chandernagor. La prime stipulée était de 4 %, et pour le cas éventuel de guerre, de 25 %. La guerre s'étant déclarée entre la France et l'Angleterre, le 27 floréal an XI, alors que le navire était dans la mer des Indes, les assureurs réclamèrent la prime de 25 %. Les assurés la refusèrent en disant que, tant que la nouvelle de la déclaration de guerre n'était point parvenue aux Indes, les navires des deux nations avaient pu y voguer et y trafiquer avec la même sécurité qu'en temps de paix, et n'y avaient couru que les dangers ordinaires de la mer. La Cour de Cassation maintint l'arrêt de la Cour de Bordeaux qui avait rejeté l'argumentation des assurés et donné raison aux assureurs.

Le système qui s'était formé sous l'empire de l'ordonnance de 1681 subsista avec le code de commerce, qui, dans son article 350, réunit aussi les risques de guerre et les risques

ordinaires Il fut toujours admis, comme précédemment, que la prime de paix ne pouvait être augmentée en cas de guerre qu'en vertu d'une convention expresse. D'ailleurs, l'usage de conventions de ce genre subsista et des litiges s'élevèrent encore sur la question de savoir quand la condition de survenance de la guerre s'était trouvée réalisée. C'est ainsi que la Cour de Rennes eut à juger si les hostilités dirigées contre le gouvernement des Cent-Jours, qu'on qualifiait de simple gouvernement de fait, constituaient l'état de guerre. Cette Cour répondit affirmativement (27 janvier 1821), en décidant qu'elles ouvraient, au profit de l'assureur, le droit à l'augmentation de prime stipulée.

Pour apprécier ce régime, il ne faut pas oublier que les parties ne fixaient pas toujours, à l'avance, l'augmentation de prime à un taux déterminé. Parfois, ainsi qu'on en trouve un exemple dans un jugement du tribunal de commerce de Saint-Malo du 7 décembre 1808, la police portait que la prime, en cas de guerre, serait réglée au cours de la place. Parfois aussi, la police se bornait à stipuler une augmentation en cas de guerre sans fixation d'aucun taux. C'est alors que s'appliquait une disposition aujourd'hui bien oubliée, l'article 343 du code de commerce, d'après lequel, dans cette hypothèse, l'augmentation de prime est réglée par les tribunaux, en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de chaque police d'assurance.

Tel était le régime qui a été abandonné, pour faire place à un autre, qui se justifie à certains égards, mais qui a eu l'inconvénient de faire naître de multiples et délicats problèmes autrefois ignorés.

B. Dans le courant du XIXe siècle, en effet, la pratique de l'assurance des risques de guerre s'est modifiée. On considère qu'il est de l'intérêt général de ne pas comprendre ces risques dans les risques ordinaires. Sans doute, en France, l'article 350 du code de commerce subsiste toujours. Sans doute beau-

coup d'autres codes maintiennent comme lui les risques de guerre parmi les risques ordinaires. Mais certaines législations récentes les en excluent et, dans la plupart des pays où la confusion subsiste dans la loi, les polices prennent soin de faire la séparation, ainsi que le font en France les polices sur corps et sur faculté. « Les risques de guerre civile et étrangère, disent celles-ci (art. 2), ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse ».

Commentant cette disposition, M. de Courcy fait remarquer que, depuis 1815, l'état de guerre a été la rare et courte exception, que les affaires d'assureurs se traitent en dehors de toute préoccupation du risque de capture et que les primes débattues par la concurrence ne renferment pas la plus minime expression de ce risque. « Pourtant, ajoute-t-il, la menace de guerre subsiste toujours et les complications de la politique en ont souvent fait naître l'appréhension. Une guerre maritime qui éclaterait tout à coup, surtout une guerre avec l'Angleterre, serait une perturbation où pourrait s'engloutir, si les risques n'étaient pas exceptés, le crédit de tous les assureurs français ». Et plus loin : « Il est juste et en quelque sorte d'ordre public que la garantie des risques de guerre soit réservée à la convention expresse qui pourra faire l'appréciation des pavillons et des circonstances, modérer les pleins et proportionner la prime au risque. Il n'est pas juste, il n'est pas bon pour les assurés que les assureurs s'exposent à des désastres, à la ruine, à la faillite, en couvrant des risques pour lesquels ils ne reçoivent aucune prime ».

Comme M. de Courcy s'était borné à indiquer auparavant la réunion des risques de guerre aux risques ordinaires qui existe dans l'article 350 du code de commerce, la simple lecture de son commentaire pourrait laisser supposer en notre matière une transformation de la pratique plus radicale que celle qui s'est opérée.

On ne doit pas oublier que, dès une époque antérieure au code, les assureurs entendaient bien ne pas courir les risques de guerre sans percevoir une prime spéciale. Nous avons eu notamment l'occasion de citer une prime d'assurance portée à 25 °/₀ pour le cas de guerre. Les risques du temps de guerre se dégageaient donc déjà des risques ordinaires. Seulement la pratique les a dégagés encore plus complètement. Au lieu de convenir d'une augmentation de prime pour le cas de guerre, on juge préférable d'exclure de la police les risques de guerre, sauf à les couvrir, lorsque naît la crainte des hostilités, par des polices nouvelles où les primes seront calculées en tenant compte des événements du moment (1).

Le système se justifie. Chaque guerre, chaque théâtre et et chaque phase de cette guerre font naître des risques spéciaux. Il convient que l'assureur soit à même de les apprécier pour y proportionner la prime. Toutefois, l'exclusion formulée dans la police ordinaire n'est pas sans inconvénients. En cas de guerre imprévue, des armateurs ou chargeurs, même prudents, peuvent se trouver surpris et demeurer dépourvus d'une garantie qu'ils eussent volontiers payée. On répondra que les guerres inopinées ne sont pas fréquentes, que la facilité des communications met promptement chacun au courant des événements et qu'on a généralement le loisir de contracter une assurance spéciale. Soit. Cependant la surprise peut se produire pour certains intéressés. Dès lors, ne vaudrait-il pas mieux que les assureurs prissent à leur charge, par les polices ordinaires, les risques de guerre, avec faculté de dénoncer cette convention quand il leur plairait? C'est le système pratiqué en Angleterre. La police ordinaire contient assurance de ces risques (*men of war*, *enemies*, *takings at*

(1) Cf. *Opinion des assureurs français*, *Journal du droit intern. privé*, 1898, p. 433.

sea, arrests, restraints and detainments of all Kings, princes and people) et, lorsque les assureurs ont des craintes sérieuses de voir éclater une guerre, ils s'empressent de rayer cette clause, comme ils l'ont fait au printemps en 1898. Il n'est pas question, dans ce système, pour les assureurs, de supporter sans prime spéciale les risques de guerre, mais simplement de prévoir à quel moment la situation devient assez anormale pour nécessiter un changement au contrat primitif. Un tel système nous parait préférable à l'autre, puisque c'est précisément le métier des assureurs d'apprécier les événements et de prévoir.

En regard de ces systèmes, il convient d'en placer un autre plus complexe et plus perfectionné qu'eux. C'est celui de la loi belge du 21 août 1879. La loi sanctionne désormais en Belgique la pratique établie, en ce sens, que les risques de guerre ne sont pas à la charge des assureurs à moins de convention expresse, et, dans le cas où ceux-ci ont pris ces risques à leur charge, ils répondent « de tous dommages et pertes qui arrivent aux choses assurées par hostilité, représailles, déclaration de guerre, blocus, arrêt par ordre de puissance, molestations de gouvernements quelconques reconnus ou non reconnus et généralement de tous accidents ou fortunes de guerre » (Art. 178, § 2 de la loi de 1879). La loi renferme ensuite des dispositions importantes qui en font l'intérêt : « Dans le cas, dit l'article 179, où l'assurance ne comprend pas les risques de guerre, le contrat est *résilié* lorsqu'un fait de guerre *modifie* les conditions du voyage. Toutefois, si ce fait survient en mer, la résiliation du contrat n'a lieu que du moment où le navire sera ancré ou amarré au premier port qu'il atteindra. » « Dans le cas de l'article précédent, ajoute l'article 180, les objets assurés sont présumés avoir péri par fortune de mer jusqu'à preuve du contraire. » Suit alors une disposition inspirée par le désir que les risques de guerre et les risques ordinaires soient assurés par

les mêmes assureurs. D'après l'article 181, les assureurs qui souscrivent les risques de guerre seuls sont, indépendamment de leurs obligations de ce chef, substitués, pour les risques ordinaires, aux assureurs francs de guerre, à partir du moment où le contrat, en ce qui concerne ces derniers, a été résilié conformément à l'article 179.

Etant donnée la séparation qui a lieu en général des risques de guerre et des risques ordinaires, il s'agit de résoudre les difficultés que cette séparation fait naître.

Plusieurs décisions éclairent un premier point, celui de savoir dans quelle mesure les assurés victimes d'actes hostiles peuvent se prévaloir de l'assurance du risque de piraterie, compris dans les risques ordinaires.

En 1824, le tribunal de commerce de Marseille eut à examiner si la capture d'un navire espagnol par les Colombiens contre l'Espagne constituait un acte de piraterie. Dans son jugement en date du 19 janvier 1824 (*J. Marseille*, 1824, 1, 255), il se prononça pour la négative, en se fondant notamment sur ce que les Colombiens, en état de révolte contre l'autorité légitime de leur souverain ne dirigeaient leurs armements que contre le pavillon de l'Espagne et les propriétés des sujets de cette puissance, sans se livrer indistinctement à des déprédations envers toutes et se mettre ainsi, à l'instar des pirates, hors du droit des gens.

Pendant la guerre de sécession, le célèbre corsaire *Alabama* donna l'occasion au tribunal de commerce de Bordeaux de formuler des considérations intéressantes sur les caractères distinctifs de l'acte de piraterie. Le 18 janvier 1861, des négociants firent assurer 200 caisses de vins pour le voyage de Bordeaux à New-York sur un navire américain, l'*Olive Jane*. L'assurance couvrait les risques ordinaires de navigation, sans comprendre les risques de guerre. Dans le cours de la traversée, l'*Olive Jane* fut rencontré par l'*Alabama* et incendié avec sa cargaison. Les chargeurs des vins deman-

dèrent à la Compagnie l'*Indemnité* le remboursement de la somme assurée, en s'appuyant sur l'article 1er du contrat qui garantissait les captures et les molestations de pirates ainsi que les barateries de patron. Le tribunal de commerce de Bordeaux (8 août 1863, *J. Marseille*, 1863, 2, 151) repoussa leur prétention. Il fit remarquer que, le 11 juin 1861, avait été publiée une déclaration de l'empereur qui qualifiait de belligérants les Etats du Nord et ceux du Sud. Il rechercha d'autre part ce qui caractérise le pirate. « La piraterie, dit-il, se distingue par la manière dont elle procède. Le pirate est un écumeur de mer, forban de profession, s'attaquant indistinctement à tout ce qu'il rencontre. Telle n'est pas la conduite du commandant de l'*Alabama*, puisqu'il ne détruit que la propriété des gens qu'il combat et qu'il doit respecter les neutres. Sans doute l'abolition de la course et des lettres de marque a été proclamée par la déclaration du Congrès de Paris de 1856, mais les Etats de l'Union sont restés en dehors de cette convention et ont entendu, en cas de guerre, conserver la plénitude de leurs droits en disposant de tous les moyens usités pour combattre et détruire leur ennemi. Dès lors l'*Alabama*, armé en guerre, portant le pavillon de la Confédération du Sud, non désavoué par elle, faisant uniquement la guerre au profit du drapeau arboré à bord, ne saurait être considéré comme un pirate. »

Dans un ordre d'idée connexe, on peut rapprocher la décision de la Cour de Bruxelles du 31 juillet 1893 (*Revue internationale du droit maritime*, IX, p. 65). Elle a considéré comme exposé aux risques de guerre, un navire qui, en janvier 1888, s'était trouvé pris, dans la baie de Valparaiso, entre le feu des forts occupés par les troupes du gouvernement régulier du Chili et le feu de la flotte qui avait embrassé le parti des adversaires du Président. « Il n'y a pas lieu, dit la Cour, de s'arrêter à l'objection consistant à dire que la guerre civile ne serait pas la guerre. La raison admettrait difficile-

ment une distinction entre deux états de chose caractérisés par la même suspension des lois, la même insécurité en face de la violence et de l'arbitraire (1). »

Actuellement, étant donnés les termes des polices ordinaires qui excluent et des polices spéciales qui assument les risques de guerre civile et étrangère et les molestations des gouvernements reconnus et non reconnus, les questions soulevées par les décisions que nous venons de mentionner ne présenteront guère de complexité. Les difficultés véritables se rattachant à notre matière naissent de la coexistence de causes diverses ayant coopéré au sinistre. La maxime appliquée par la jurisprudence anglaise « *causa proxima, non remota spectatur* » n'est point un guide suffisamment sûr. Cette règle, comme le signale le traité d'un auteur (2), conduit à des conséquences inacceptables, toutes les fois que l'accident antérieur à celui qui produit le sinistre est tellement grave que la perte du navire ou du chargement en devient la conséquence presque inévitable. D'ailleurs, est-il ajouté dans le même traité, la jurisprudence anglaise elle-même fait tant d'exceptions au principe que des auteurs anglais ont émis l'avis qu'il vaudrait mieux faire abstraction de cette règle et se borner à examiner les circonstances de fait qui ont provoqué le sinistre. Mieux vaut dire d'une part, avec MM. Lyon-Caen et Renault : « La règle qui paraît devoir être posée, c'est qu'on ne doit considérer comme provenant de risques

(1) Cependant un arrêt de la Cour d'Aix du 27 juillet 1859 (*J. Marseille*, 59, 1, 290) consacre un autre ordre d'idées. Il admet que les risques de guerre exclus par les polices doivent s'entendre de la guerre que se font deux Etats et non de la lutte engagée entre deux partis qui se disputent le pouvoir. Les assureurs, d'après cet arrêt, seraient, malgré l'exclusion des risques de guerre, responsables de la perte des marchandises assurées, si le navire à bord duquel elles étaient chargées a été coulé par les coups de canon qu'échangeaient deux partis aux prises dans le port où il était ancré.

(2) César Vivante, *Traité théorique et pratique des assurances maritimes*, traduit et annoté par V. Yseux.

de guerre que les pertes des dommages ayant leur cause *directe* dans un événement de guerre » et, d'autre part, avec M. de Courcy, que l'assureur exempt des risques de guerre doit, pour s'exonérer, « prouver que la perte a été la conséquence *nécessaire* d'un fait de guerre. »

Il est utile de passer ici en revue quelques-uns des principaux problèmes soumis aux tribunaux et de chercher les enseignements qui peuvent découler des solutions qu'ils ont reçues.

Au début de son commentaire des polices françaises, M. de Courcy raconte, d'une manière plus piquante que rigoureusement exacte, l'histoire de ce navire de Fécamp, l'*Iris*, qui, ayant été affrété par l'Etat pendant la guerre de Crimée, fut avarié par une tempête, abandonné par son équipage, puis brûlé par les Russes, et dont l'armateur, qui avait pour garants et l'Etat et une compagnie d'assurances, perdit deux procès, après avoir perdu son navire. « Il dut être convaincu, dit l'auteur, par la vertu de deux décisions souveraines, que son navire brûlé au fond de la mer Noire n'avait péri ni par une fortune de mer, ni par une fortune de guerre. » Voici, tel qu'il ressort des recueils de jurisprudence, le détail de cette histoire qui est effectivement instructive, mais qui veut être rapportée avec précision.

Pendant la guerre de Crimée, l'administration de la guerre avait affrété l'*Iris*, en prenant à sa charge les risques de capture et avaries résultant des hostilités. Le 14 novembre 1854, ce navire partit de la baie de Kamiesch pour se rendre, d'après les ordres de l'autorité militaire, à Varna. Quelques heures après son départ, il fut assailli par une tempête furieuse. Après avoir fait de grands efforts pour lutter contre elle, après avoir cassé sa grande vergue, perdu son grand hunier et sa brigantine, le capitaine se vit dans la nécessité de mouiller sur trois ancres près de plusieurs navires qui se trouvaient eux-mêmes mouillés dans la baie de Sébastopol.

Mais on s'aperçut que le navire chassait sur ses ancres et il fut résolu qu'on l'abandonnerait pour le salut commun. L'équipage mit un canot à la mer et gagna la frégate le *Descartes*. Dans la nuit, l'*Iris* s'échoua sur un des forts qui défendaient Sébastopol et fut brûlé par les Russes. Son armateur réclama aux assureurs la somme assurée. Ceux-ci lui offrirent seulement la valeur de la vergue, du hunier et de la brigantine dont la perte avait été la conséquence immédiate de la tempête, mais refusèrent d'admettre que la perte du navire lui-même constituât un risque maritime. La Cour de Rouen leur donna raison par son arrêt du 2 avril 1856, qui fut maintenu par celui de la Cour de Cassation du 11 août suivant (P. 1859, 2, 209). Il fut considéré qu'au moment où l'équipage avait abandonné le navire, il n'y avait pas péril imminent, que, sans le fait de guerre, le navire fût entré dans un port de refuge et eût pu être renfloué, et qu'enfin, l'abandon par l'équipage n'avait eu lieu que pour éviter les risques de capture créés par l'état de guerre.

L'armateur de l'*Iris* s'adressa d'autre part au ministre de la guerre, qui lui alloua seulement une somme de deux mille francs comme représentant la valeur du navire réduit après son échouement à l'état d'épave. Il se pourvut contre cette décision. Le Conseil d'Etat rejeta sa requête par arrêt du 23 juillet 1857 (1).

Ainsi l'armateur ne fut pas privé absolument de toute garantie. On lui donna, d'un côté, le montant des avaries matérielles causées par la tempête, de l'autre, la valeur de l'é-

(1) Peu de temps auparavant, le 17 mars 1853, le Conseil d'Etat avait rejeté un recours analogue formé par un autre armateur, dont le navire, l'*Emmanuel*, avait été assailli, comme l'*Iris*, par la tempête du 14 novembre 1854, abandonné également par son capitaine et son équipage, jeté sur la côte de la Katcha, puis incendié par le feu des escadres alliées pour qu'il ne tombât pas entre les mains des Russes. Il fut décidé que l'Etat ne devait à l'armateur que la valeur du navire au moment de sa destruction par les escadres.

pave brûlée par les Russes. Mais il n'y eut pas adaptation de deux garanties se complétant l'une par l'autre : l'armateur ne fut pas désintéressé pour la diminution de la valeur que subit le navire depuis le moment où il fut abandonné par l'équipage jusqu'au moment où il fut brûlé. Rationnellement, la question de savoir à qui incombait cette perte devait, selon nous, se résoudre de la manière suivante : L'abandon du navire était-il imposé par le risque de capture ? C'était l'Etat qui devait supporter la perte. N'était-il motivé que par le péril de la mer ou bien était-il prématuré et fautif ? C'était aux assureurs à la payer comme tenus des événements de mer ou de la baraterie. Mais, pour qu'il n'y eût pas divergence d'appréciation, il eût fallu qu'une seule et même juridiction eût à statuer sur les deux recours en garantie, et c'est avec raison que M. de Courcy plaignait cet armateur de n'avoir pu appeler ses deux garants devant les mêmes juges.

La jurisprudence anglaise fournit quelques solutions intéressantes dans l'ordre d'idées qui nous occupe.

Un navire fut jeté sur la côte ennemie, sans subir aucune avarie, mais fut ensuite capturé par l'ennemi. Il fut décidé (par lord Kenyon) que c'était là un risque de guerre, parce que le navire aurait été en sûreté sur la côte, si celle-ci n'avait été au pouvoir de l'ennemi (1).

Par contre, un autre procès montre le cas d'un navire qui, n'étant plus séparé que de quelques lieues du port de destination, est jeté sur un banc de sable dans une rade ouverte, s'y brise, et dont la cargaison est prise par les soldats espagnols du fort voisin. Il fut décidé que le sinistre dérivait d'un accident de mer, parce que l'échouement seul avait déjà perdu la cargaison d'une façon irrémédiable en ce sens

(1) Aff. Green c. Elmslie, rapportée par César Vivante, *Traité*, p. 325, d'après Arnould, II, p. 751.

qu'elle eût été inévitablement submergée si elle n'avait pas été prise (1).

Les sinistres survenus pendant un *changement de route* motivé par la crainte des hostilités ont aussi fait naître des difficultés. Ces sinistres sont-ils couverts par les assureurs des risques ordinaires, lesquels comprennent les changements forcés de route ?

Le tribunal de commerce de Bordeaux s'est prononcé pour l'affirmative, le 6 janvier 1840 (*J. Marseille*, 19, 2, 111). C'est à la même solution que s'est ralliée la Cour de Rouen, le 1er mai 1872 (*J. Marseille*, 72, 2, 72), à l'occasion d'un des rares litiges auxquels a pu donner lieu, en cette matière, la guerre franco-allemande. Le 29 septembre 1870, l'*Acapulco* était arrivé en rade du Havre. A cette époque, les éventualités de la guerre paraissaient mettre le port du Havre en danger de siège et de bombardement. L'*Acapulco* reçut de son armateur l'ordre de relever pour Brest. Il obéit et, au mois de mars 1871, lorsqu'il retournait de Brest au Havre, il fut abordé par un trois-mâts anglais qui le coula à fond avec sa cargaison. L'un des propriétaires de colis chargés sur le navire fit délaissement à ses assureurs. Ceux-ci en contestèrent la validité en prétendant que leurs risques avaient cessé à partir du relèvement de la rade du Havre, parce qu'ils n'avaient point assuré les risques de guerre. La Cour de Rouen n'admit pas leur prétention : « A la vérité, dit-elle, d'après l'article 2 de la police, l'assuré ne devait pas être indemnisé des risques de guerre, mais, par ces mots, il faut entendre la capture, le pillage ou la destruction du navire par un fait militaire et distinguer soigneusement ces cas de celui où un déroutement a été à la fois un acte de prudence et de nécessité commandé par l'imminence d'un risque qu'il était urgent d'éviter à tout prix. »

(1) Aff. Halm c. Corbett, rapportée par César Vivante, *ibid.*, d'après Arnould, II, p. 752.

Comment résoudre maintenant le problème auquel donne lieu l'extinction des phares ? La jurisprudence anglaise fournit à ce sujet la solution suivante. Un navire entraîné par le vent est brisé sur un écueil qu'il aurait pu éviter si, par suite de la guerre, le phare qui devait le signaler n'avait été éteint. Le juge anglais décida que ce n'était pas un risque de guerre, parce que c'était le vent qui avait jeté le navire sur l'écueil (1). M. de Courcy paraît admettre une solution analogue (2). « Ce serait, dit-il, une prétention inadmissible que de rechercher dans chaque événement la cause initiale, pour la rapporter à l'état de guerre, de dire, par exemple, que tel navire a péri ou a été délaissé parce que la guerre avait éteint un phare ou fermé un port de refuge... » L'auteur ne pousse pas plus loin l'étude de la difficulté. A notre avis, il convient de faire une distinction. Au retour d'un long voyage, un capitaine ramène son navire dans un pays qu'il croyait et devait croire en paix. A son insu, la guerre avait éclaté : des phares avaient été éteints, et il ne pouvait le soupçonner. L'absence d'un feu l'induit en erreur et il se jette sur un écueil. La fausse direction du navire nous paraît être une conséquence directe et inévitable de la guerre. Si, au contraire, le capitaine du navire naufragé avait été avisé de l'extinction de tels et tels phares, l'absence connue d'un feu accoutumé n'aurait plus été une cause directe et nécessaire de l'événement.

On peut résoudre d'une manière analogue la difficulté que suggère l'énoncé des mesures de défense prises, lors d'un conflit, par des belligérants. Il est arrivé, paraît-il, à un navire revenant d'un long voyage de coucher à son insu sur un lit de torpilles (3). S'il eut sauté, il semble que le sinistre

---

(1) Aff. Fornides c. Universal Marine Ins. C°, rapportée par César Vivante, *ibid.*, p. 283.

(2) Dans le même sens, MM. Lyon-Caen et Renault, V, p. 285.

(3) Le navire anglais *Norwood*, rapporte le *New-York Herald* (15 mai 1898), parti de Manille depuis quatre-vingt-treize jours, passa Sandy-Hook.

eût été causé directement et nécessairement par l'état de guerre et que, par suite, il n'eût pas dû être mis à la charge des assureurs ordinaires exempts des risques de guerre. Si, au contraire, un capitaine, connaissant les prescriptions édictées par les autorités locales pour l'entrée du port et sachant qu'il ne peut passer en sécurité qu'en suivant le chenal tracé par les bouées, pénètre dans la zone dangereuse au mépris des règles et avis publiés, il semble, s'il en résulte un sinistre, que le cas doive être réglé comme constituant un acte de baraterie (1). Il conviendrait d'ailleurs d'assimiler la faute du pilote à celle du capitaine. Par contre, le sinistre causé par l'explosion d'une torpille indûment placée dans le chenal, par suite de la négligence du service de la défense, nous paraitrait constituer un risque de guerre.

Les défenses américaines évoquent le souvenir de celles qu'organisèrent les Russes pendant la guerre qui éclata entre la Russie et la Turquie en avril 1887. A cette époque, le port d'Odessa fut défendu par des torpilles. Un avis publié par le gouvernement russe énonçait que tout navire qui voudrait entrer dans le port devrait s'arrêter à la ligne des torpilles, où des officiers russes, avec leurs équipages, iraient à sa rencontre et en prendraient le commandement, le capitaine devant donner par écrit un engagement, pour lui, pour les gens de l'équipage et pour les passagers, que nul ne se trouverait sur le pont, pendant la traversée de la ligne des torpilles et ne chercherait à voir par les sabords et par les hublots la route suivie. Dans cette situation, les capitaines qui

---

Son pilote ne connaissait pas les nouveaux règlements. Il y avait une forte brise et le capitaine fut content de trouver l'abri de Sandy-Hook. Le *Norwood* jeta l'ancre dans la basse baie, près du principal chenal, et son équipage, ajoute le chroniqueur, dormit aussi paisiblemeut que s'il n'avait pas été tout près de centaines de livres de matières explosibles.

(1) On sait qu'en droit français, cette expression comprend les fautes de toute nature.

voulaient faire entrer leurs navires dans le port d'Odessa étaient dessaisis du commandement. Si l'on admet qu'ils pouvaient accepter une telle condition (1), il faut reconnaitre que les erreurs fatales qui auraient été commises dans la périlleuse traversée de la ligne des torpilles ne pouvaient constituer des barateries à la charge des assureurs des risques ordinaires. La question est différente de celle qui se posait pour les défenses des ports américains, qui n'ont pas motivé, à notre connaissance, semblable dessaisissement.

Quelques hypothèses sont encore à envisager. Un navire de commerce entre en collision la nuit avec un bâtiment de guerre qui a éteint ses feux. C'est ce qui est arrivé, pendant la guerre hispano-américaine, au steamer *Foscolia*, qui a rencontré de nuit dans ces conditions le croiseur américain *Columbia*. La Cour de Bordeaux (26 février 1900, M. 1900, 2, 104) a considéré avec raison que l'accident était un accident de guerre. Il était, en effet, la conséquence directe et exclusive d'un acte de guerre, qui consistait dans la marche invisible d'un croiseur accomplissant sa mission.

Toute différente serait notre solution pour le cas d'avaries causées par la rencontre d'épaves flottantes provenant des événements de la guerre. Ces avaries ne devraient, en aucun cas, croyons-nous, être considérées comme rentrant dans la catégorie des risques de guerre. Elles ne sont point des conséquences directes et nécessaires des hostilités. Si la guerre a jeté ces épaves sur l'Océan, ce n'est pas elle qui les a amenées sur le passage du navire avarié. La mer en avait pris possession. Leur rencontre est le résultat de son caprice. Elle devient un péril ordinaire de la navigation.

---

(1) Le tribunal de commerce de Marseille (11 juillet 1877, *J. Marseille*. 77,1,393) admit que le capitaine du *Donnaï*, des Messageries Maritimes, avait eu le droit de refuser d'accepter de telles conditions et que la situation constituait un cas de force majeure lui permettant de ramener les marchandises dans un autre port.

Nous avons fait allusion aussi à la disparition des pilotes et des remorqueurs, au resserrement de crédit, au défaut de communication. Ces circonstances aggravent les périls de la navigation ; elles n'en changent pas la nature. Ces périls aggravés ne cessent pas d'être à la charge des assureurs exempts des risques de guerre. Nous dirons, avec M. de Courcy, que si les assureurs continuent leur trafic, il faut bien qu'ils acceptent ces éventualités et qu'ils ont seulement le droit d'augmenter en conséquence le taux de leurs primes.

III. — Nous n'avons pas épuisé l'étude des difficultés que soulève l'assurance des risques de guerre. Toutefois celles que nous avons indiquées suffisent à donner l'idée des complications que suscite l'exclusion de ces risques dans les polices ordinaires. S'il ne faut point méconnaître les raisons qui ont fait prévaloir la pratique de cette exclusion, on doit avouer par contre que cette pratique recèle une source abondante de contestations. De longues périodes de paix ont fait négliger les vices du système et les événements de la guerre hispano-américaine n'ont ravivé que d'une manière éphémère les difficultés qui en naissent. Vienne une guerre plus importante, il est à craindre, si le système subsiste, que les problèmes ne se multiplient au grand détriment des différents intéressés et ne reçoivent des solutions inattendues de la part de juges qui n'ont pour guides, ni textes de loi précis, ni doctrine susceptible de leur fournir avec sûreté des idées directrices, et qui seraient d'ailleurs placés en présence de contrats d'une rédaction parfois critiquable. Nous nous bornerons, en terminant sur ce sujet, à formuler une suggestion sur la réforme que la pratique actuelle nous semble comporter. On devrait tendre, avant tout, à faire assumer les risques ordinaires et ceux de guerre par les mêmes assureurs, de telle sorte que les problèmes qui naissent de leur division fussent nécessairement éteints. Dans cet ordre d'idées, ne pourrait-on essayer de revenir tout simplement à l'une des

dispositions de la législation ancienne, qui est encore en France la législation actuelle ? Jadis, on l'a vu, la réunion des risques existait et il n'en résultait pas pour les assureurs des dangers excessifs. Au contraire, la loi se préoccupait d'empêcher qu'aucune des parties fût lésée. Il suffisait de stipuler une augmentation de prime en cas de guerre, sans qu'il fût besoin de se livrer à la recherche immédiate de la quotité à adopter. Dans ce cas, d'après l'article 343 du code de commerce français (comme d'après des dispositions correspondantes de divers autres codes), cette quotité est réglée par les tribunaux en ayant égard aux risques, aux circonstances et aux stipulations de la police d'assurance. Il n'est pas mauvais de préciser ici le sens de cette disposition. « Dans la fixation de l'augmentation, le juge doit tenir compte des circonstances et des risques effectivement courus par le navire ; il doit examiner s'il y a eu des hostilités sur sa route ; si le chargement devait être respecté par les belligérants, et alors, selon la gravité de ces diverses circonstances, il fixera le taux de la prime, sans tenir compte de l'arrivée à bon port ou de la perte du navire. Il devra tenir compte également de la durée du risque, en calculant l'espace de temps pendant lequel le navire a été soumis aux risques de guerre (1) ». « Il serait peut-être, ajoute le même auteur, conforme à la nature aléatoire du contrat d'assurance de fixer la prime selon l'opinion des risques de guerre que les contractants pouvaient avoir lorsque commencèrent les hostilités. Mais le législateur a préféré que l'on calculât la prime d'après les périls réellement encourus par l'assuré et il a adopté cette solution, pleine d'équité, en s'inspirant d'une observation que les recherches statistiques n'ont pas encore pu démentir, et qui consiste à dire que les risques de guerre dépendent de circonstances tellement fortuites, tellement

(1) César Vivante, *loc. cit.*, p. 158.

variables et tellement impossibles à prévoir, que l'on peut en estimer la gravité seulement lorsque les risques sont terminés ». Telle est l'ancienne disposition dont on pourrait utilement se souvenir.

Le retour à la stipulation d'augmentation de prime sans fixation de la quotité semblerait sans doute à beaucoup d'assureurs une chose singulière dont la seule suggestion ne manquerait pas vraisemblablement de provoquer leurs objections. Cependant celles-ci ne sont peut-être pas insurmontables. Il serait fâcheux, il est vrai, que les charges de l'assuré ne fussent pas fixées d'une manière précise et définitive au moment même de la conclusion du contrat. Mais l'inconvénient nous paraît médiocre en regard des avantages d'un régime qui mettrait fin aux principales difficultés, supprimerait les incertitudes où sont laissés les intéressés, leur donnerait la sécurité qu'ils recherchent d'abord, à savoir celle d'être, en tout cas, payés du montant de leurs dommages, et proportionnerait exactement la prime au péril. Les assureurs ne pourraient faire de gros bénéfices ; mais il est douteux que le régime actuel leur en procure. En revanche, ils obtiendraient d'une manière générale une juste rémunération. Le défaut de fixation immédiate de la prime ne leur enlèveraient pas d'ailleurs toute garantie de paiement intégral. Il leur suffirait d'encaisser une provision. Quant aux recours aux tribunaux pour la fixation définitive de la prime, ce ne serait qu'une ressource extrême. Elle pourrait être confiée à des arbitres comme le sont les règlements d'avaries communes. Le retour à l'ancienne pratique serait en somme, à notre avis, une mesure utile à la fois à l'industrie des armements et à son auxiliaire, l'assurance maritime (1).

(1) Ces idées ont été exprimées par nous une première fois, en même temps que la plupart de celles qui précèdent, dans une étude que M. Clunet avait bien voulu provoquer de notre part pour son *Journal du droit international privé* (1898), lors de la guerre hispano-américaine. Nous avons

Article II. — Charges résultant de l'exercice éventuel des droits de l'Etat

Parmi les charges éventuelles de l'armement, apparaissent celles qui peuvent résulter de l'exercice par l'Etat de divers droits qui lui appartiennent pour l'utilisation des navires de commerce dans un intérêt général.

A. *Charges corrélatives à l'exercice par l'Etat de son droit de réquisition pour les besoins de l'armée de mer.* — Ce droit, qui peut être aujourd'hui exercé en tout temps et en tout lieu, par l'Etat français, à l'égard de tous les navires de commerce français, constitue un risque spécial, qui équivaut à une charge de l'armement français. C'est une charge qu'on néglige, en général, dans les discussions des lois sur la marine marchande, parce que le poids ne s'en fait pas sentir en temps ordinaire, mais qui mérite cependant d'être mise en relief.

Cette matière se trouve régie :

1° Par la loi du 3 juillet 1877, relative aux réquisitions militaires, et par le règlement d'administration publique du 2 août suivant, rendu pour son exécution ;

2° Par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1881, sur la marine marchande, et par l'article 7 de la loi du 30 janvier 1893, non modifié par la loi du 7 avril 1902 ;

3° Par la loi du 17 juillet 1898 et par le règlement d'administration publique du 8 mai 1900.

L'article 35 de la loi du 3 juillet 1877 décidait que les dispositions de la loi étaient applicables aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer et qu'un règlement d'administration publique déterminerait les attributions de

---

été heureux de remarquer, depuis, qu'à la conclusion qui vient d'être formulée, sur la réforme que comporterait la pratique, s'est rallié M. Paul Allaert (*De l'assurance des risques de guerre*, 1900).

l'autorité maritime quant au droit de requérir et quant aux conditions d'exécution des réquisitions (1).

La loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande, après avoir institué les primes à la navigation, disposa ainsi, dans son article 9 : En cas de guerre, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat. Bien que la loi eût pour objet principal l'institution des primes, cette disposition concernant la réquisition s'étendait à tous les navires de commerce.

Le § 2 de l'article 7 de la loi du 30 janvier 1893 a répété en termes identiques : En cas de guerre les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat. La loi du 7 avril 1902 a abrogé les paragraphes 1, 3, 4, 5, 6 et 7 de cet article 7, mais non le paragraphe 2, qui se trouve maintenu.

Malgré la disposition très large insérée au sujet du droit de réquisition dans les lois de 1881 et de 1893 sur la marine marchande, le législateur est encore intervenu pour élargir ce droit. La loi du 17 juillet 1898 a disposé ainsi dans son article unique :

« L'article 35 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires est modifié ainsi qu'il suit :

» Les dispositions de la présente loi sont applicables en tout temps et en tout lieu aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer.

» Un règlement d'administration déterminera les attributions de l'autorité maritime ou de toute autre autorité française qu'elle déléguerait en ce qui concerne le droit de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions. »

Voici comment l'exposé des motifs du gouvernement justifia la présentation de cette loi :

« Les nécessités de la tactique moderne ne sont plus ce qu'elles étaient il y a vingt ans, et des dispositions, suffisan-

(1) Voir, sur cette loi, G. Ferrand, *Des réquisitions militaires*, 1891.

tes en 1877, ont cessé de répondre aux besoins de la défense nationale. Il devient notamment indispensable de pouvoir réquisitionner les bâtiments du commerce hors des eaux territoriales de la France, soit pour en faire des croiseurs auxiliaires, soit pour les employer à titre de simples transporteurs ; il faut, en outre, que ces réquisitions soient possibles, non seulement en cas de mobilisation totale ou partielle en France, mesure métropolitaine ne correspondant pas toujours aux nécessités de possessions coloniales et de forces navales lointaines, mais en cas d'expédition d'outre-mer.

» Le Gouvernement avait cru pouvoir combler ces lacunes en modifiant le décret du 2 août 1877, et il avait, en conséquence, soumis un texte aux délibérations du conseil d'Etat ; mais cette haute assemblée a estimé que la loi sur les réquisitions avait seulement en vue le territoire français et que, pour en appliquer les dispositions hors des eaux nationales, il était indispensable de recourir à l'intervention du législateur. »

Cet exposé des motifs ne fait pas allusion aux dispositions des lois sur la marine marchande, non plus que le rapport présenté à la Chambre des députés par le baron Reille (1). Or, ces lois pouvaient être interprétées en ce sens que la réquisition était possible hors des eaux territoriales. La loi nouvelle n'était donc peut-être pas nécessaire pour la réquisition hors de ces eaux. En tout cas elle l'était pour permettre la réquisition, non seulement en cas de mobilisation partielle ou totale, mais encore en toutes circonstances. Elle était nécessaire aussi pour permettre à l'autorité maritime de déléguer le droit de requérir aux autorités coloniales ou consulaires.

Le règlement d'administration publique prévu par la loi du 17 juillet 1898 n'a été rendu que le 8 mai 1900. Il substitua

(1) Annexe n° 3172, séance du 28 mars 1898.

un nouveau texte à celui du titre VII du décret du 2 août 1877. Ce règlement a passé assez inaperçu parce qu'il ne vise qu'une éventualité. Il est cependant de nature à soulever d'assez graves difficultés et les charges qui en résultent pour la marine marchande française seront plus ou moins lourdes selon la solution qui sera donnée à ces difficultés.

Ce règlement (article 65 nouveau du règlement de 1877) détermine d'abord qui peut requérir. A cet égard il distingue:

« 1° En France, les préfets maritimes, les officiers du corps de la marine investis d'un commandement et les officiers du commissariat de la marine peuvent, sur la délégation du ministre de la marine, en tout temps et en tout lieu, réquisitionner les navires de commerce et embarcations de toute nature, avec le matériel et les objets existant à bord que l'autorité requérante juge à propos de conserver.

» 2° Hors des eaux territoriales métropolitaines, les mêmes réquisitions peuvent être faites, sur la délégation du ministre de la marine, en tout temps et en tout lieu, par tout officier commandant une force navale ou un bâtiment isolé, tout représentant diplomatique ou consulaire, tout gouverneur de colonie. »

L'éventualité de la réquisition se trouve ainsi singulièrement développée et la charge qui en résulte pour la marine marchande française est alourdie. Même hors le cas de guerre, une ligne régulière peut être désorganisée immédiatement par suite de l'exercice du droit de réquisition.

L'article suivant énonce d'abord que : « dans les cas prévus à l'article précédent, lorsque la réquisition n'est pas exercée directement par le représentant de la marine, elle doit être adressée à ce dernier, qui en cette circonstance a les mêmes droits et les mêmes devoirs que le maire. » Il ajoute que, lorsqu'il n'y a pas de représentant de la marine, elle est adressée, soit dans un port, soit en mer, directement au capitaine, maître ou patron, et qu'elle est faite par écrit, sans que

l'emploi d'un carnet à souche soit imposé. Puis il contient une disposition dont la portée prête à discussion. « La réquisition du navire entraîne pour le capitaine, maître ou patron l'obligation de débarquer au port désigné par l'autorité requérante les passagers, ainsi que les objets non conservés à bord. » Cette disposition n'ayant jamais été, ni appliquée, ni judiciairement interprétée, nous ne pouvons qu'en signaler les termes et leur insuffisance. Il s'agit de savoir si les risques de diverses natures, soit de mer, soit de guerre, passent à l'Etat à partir de la remise de l'ordre de réquisition. La solution affirmative semble équitable, puisque le trajet jusqu'au port désigné (trajet qui peut être, soit un déroutement, soit un voyage spécial) est effectué dans l'intérêt et sur l'injonction de l'Etat. Mais les propriétaires des navires susceptibles d'être réquisitionnés peuvent-ils compter sur cette solution ? C'est douteux.

Le doute est permis d'autant plus que le paragraphe suivant du même article est ainsi conçu : « Il est dressé, au moment de la remise, un état descriptif du navire et un inventaire du matériel et des objets de consommation conservés ainsi que des marchandises réquisitionnées ». On peut se demander si l'Etat ne chercherait pas à se baser sur ce texte pour déclarer qu'il ne devient responsable du navire qu'après l'établissement de l'état descriptif du bâtiment et de l'inventaire du matériel.

Le même article se termine par une disposition également difficile à interpréter : « La réquisition peut s'appliquer à l'état-major et à l'équipage, qui sont tenus de prêter leur concours toutes les fois où il ne s'agit pas d'armer le navire en qualité de croiseur auxiliaire. » Il s'agirait de savoir à quel moment cessent pour le propriétaire du navire les obligations dont il est tenu envers son personnel inscrit ou non inscrit.

Toutes les difficultés naissant de la réquisition se compliquent encore par suite de la règle suivant laquelle le propri-

étaire d'un navire est toujours réputé propriétaire à l'égard des tiers tant que la mutation en douane n'est pas effectuée. Il en résulte que, malgré la réquisition, il reste toujours tenu de la responsabilité spéciale que l'article 216 du code de commerce attache à la seule qualité de propriétaire. Il peut dès lors être poursuivi, d'abord pour les responsabilités encourues par le navire pendant le trajet ou les opérations nécessités par l'obligation précitée de débarquer, au port désigné par l'autorité requérante, les passagers, ainsi que les objets non conservés à bord ; puis même, peut-être, pour les dommages causés par le navire après la prise de possession par l'autorité requérante (sauf libération par l'abandon du navire).

Quoiqu'il en soit, le nouvel article 73 dispose que le règlement et la liquidation des indemnités relatives aux réquisitions de l'autorité maritime s'effectuent suivant les règles établies pour les réquisitions de l'autorité militaire, sans préjudice des conventions conclues entre l'Etat et les compagnies propriétaires de navires ; que l'évaluation de l'indemnité est faite sur le vu de l'état descriptif et des procès-verbaux établis lors de la remise, par une commission d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritime désignée par le ministre de la marine ; enfin, qu'en cas de contestation « le juge de paix ou le tribunal de première instance compétent est celui du ressort dont relève cette commission. »

On voit combien il sera difficile au propriétaire de navires réquisitionnés d'obtenir la réparation du préjudice qui lui aura été causée par la réquisition. Les circonstances qui motivent celle-ci peuvent avoir amené précisément une hausse des prix des navires en général. Sera-t-il tenu compte de cette hausse pour l'évaluation de l'indemnité ? Et si la privation des navires réquisitionnés a entraîné la désorganisation de lignes régulières, sera-t-il tenu compte de cette conséquence ?

On peut s'étonner que la charge éventuelle résultant pour l'armement de la législation française sur les réquisitions ait été pour ainsi dire passée sous silence, lors des discussions des lois successives sur la marine marchande. On s'est appesanti sur des charges bien secondaires. On n'a pas souligné les conséquences fort onéreuses du droit de l'Etat en matière de réquisition. En Angleterre, il n'existe point de législation analogue à la législation française en cette matière et c'est ce qui permettait au président de la Compagnie P. & O., Sir Thomas Sutherland, de faire remarquer (1) que les contrats conclus par le gouvernement anglais au sujet des croiseurs auxiliaires lui donnaient l'avantage considérable de pouvoir prendre possession, au moment d'une guerre, de certains navires, à des prix auxquels il ne les obtiendrait jamais sans ces conventions. En définitive, le droit de réquisition, tel qu'il résulte de la loi du 17 juillet 1898 et du règlement du 8 mai 1900, constitue une charge éventuelle spéciale qui est susceptible de peser lourdement sur l'armement français.

B. *Charges relatives aux transports postaux.* — Une ordonnance du 4 juillet 1780, confirmée par un arrêt du Conseil des 28 juin et 5 juillet 1783, avait imposé aux capitaines de la marine marchande l'obligation de transporter *gratuitement* les lettres adressées au lieu de destination de leurs navires entre la France et les colonies. L'obligation de transporter les correspondances fut maintenue par le décret des 17-22 août 1791 (art. 36), non plus à titre gratuit, mais moyennant une rémunération de 2 sols par chaque lettre ou paquet. L'arrêté des consuls du 19 germinal an X (9 avril 1802) étendit cette obligation aux navires naviguant entre la France et les pays d'outre-mer. L'article 3 de cet arrêté prescrit au capitaine de tout navire en chargement dans un des ports de la République de faire connaître un mois d'avance

(1) V. 1re partie, p. 33.

au préposé des postes du lieu le jour présumé de son départ. Le délai a été réduit à 48 heures (déc. min. du 8 avril 1854). Cet arrêté prévoit toujours une rétribution d'un décime par lettre ou paquet. A côté de cette rétribution, le décret du 12 juillet 1856 a alloué aux capitaines de navires 1 franc par kilogramme ou 1 centime par décagramme de journaux ou autres imprimés. Dans les relations avec l'Angleterre, l'Espagne, Gibraltar, Malte, Chypre et les établissements de poste espagnols de la côte du Maroc, le taux est fixé à 5 francs par kilogramme de lettres et de cartes postales et à 50 centimes par kilogramme d'autres objets de correspondance (1).

La loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande a imposé à tout capitaine de navire bénéficiant de la prime de transporter gratuitement les correspondances qui lui sont confiées par la poste ou qu'il est chargé de remettre à la poste en vertu de l'arrêté des consuls du 19 germinal an X, et même, en outre, de transporter gratuitement les agents des postes qui seraient chargés d'accompagner les dépêches. La loi du 30 janvier 1893 a réitéré les mêmes obligations. La loi du 7 avril 1902 (art. 8) les impose à son tour à « tout capitaine de navire recevant l'une des primes prévues par l'article 6 de la loi du 30 janvier 1893 ou l'une des allocations prévues par la présente loi » (prime ou compensation d'armement). Elles se trouvent développées et précisées dans le titre V du règlement d'administration publique du 9 septembre 1902.

C. *Charges résultant des réquisitions pour rapatriement.* — Une charge analogue à celle que nous venons d'examiner résulte des dispositions relatives au rapatriement des marins et passagers de l'ordre civil. Aux termes du décret du 22 septembre 1891, l'autorité maritime ou coloniale, ou consulaire, a le droit de requérir les capitaines des navires de com-

(1) Jaccottey, *Traité de législation et d'exploitation postales*, p. 567.

merce de recevoir à leur bord les hommes délaissés ou débarqués d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce à raison d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge officielle du navire. Elle a également le droit, dans la limite d'un homme par cent tonneaux, d'imposer aux capitaines des navires de commerce, l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, pourvu toutefois qu'il n'ait pas encore été usé à l'égard de ces capitaines du droit de réquisition relatif aux marins. Ce décret fixe de la manière suivante les indemnités à payer, nourriture comprise, par homme et par jour : 1° pour les capitaines, officiers et chefs mécaniciens, 4 francs par voilier et 7 francs par vapeur ; 2°, 3° ...; 4° pour les maîtres d'équipage, matelots, chauffeurs et ouvriers mécaniciens, 1 fr. 25 par voilier et 2 fr. 50 par vapeur ; 5° pour les passagers de l'ordre civil recevant la ration de l'équipage, 2 francs par voilier et 4 francs par vapeur. Il est onéreux pour un armateur d'avoir à recevoir à bord des hommes pour lesquels il est à peine remboursé du prix de la nourriture et qui occupent la place des passagers ordinaires (1).

---

(1) De la législation française sur cette matière, il n'est pas sans intérêt de rapprocher la loi allemande du 2 juin 1902 concernant l'obligation pour les navires de commerce de recueillir les gens de mer à rapatrier (*Reichsgezetzblatt*, page 212, Gezetz bettreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme Heimzuschaffender Seeleute). Aux termes de cette loi, qui remplace celle du 27 décembre 1872 et qui a été applicable à partir du 1er avril 1903, tout navire de commerce allemand qui est expédié d'un port hors d'Allemagne vers un port allemand est tenu de recueillir les gens de mer allemands qui se trouvent hors du territoire de l'empire en état d'indigence ou qui doivent être remis aux autorités métropolitaines en raison d'un acte punissable, sur la réquisition du bureau des gens de mer. A défaut de convention contraire, il est payé comme indemnité par jour de séjour à bord : 1° au cas de rapatriement d'indigents, pour un capitaine ou un officier, 3 marks sur les navires à voiles et 6 marks sur les navires à vapeur ; pour tous autres gens de mer, 1 mark 50 sur les navires à voiles, 3 marks sur les navires à vapeur ; 2° au cas de rapatriement de délinquants, le prix ordinaire du passage ou, si

§ 2. — *Charges éventuelles relatives au personnel.*

Ces charges, qui varient selon les lois et les contrats d'engagement, seront envisagées d'abord ici au point de vue des conséquences des maladies des marins et des accidents dont ils sont victimes.

Cette matière, on l'a vu, a fait, depuis longtemps, l'objet de règles spéciales, où l'on trouve le germe des idées qui se sont développées depuis, en ce qui touche la charge du risque professionnel. D'après le code de commerce français (art. 262 et 263), le matelot qui tombe malade pendant le voyage, ou qui est blessé au service du navire, est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais de l'armement; il est rapatrié, également aux frais de l'armement, s'il a dû être laissé à terre.

Jusqu'en 1885, la loi n'a pas déterminé jusqu'à quel moment l'armateur avait à subvenir aux frais de traitement et de pansement. Il appartenait aux tribunaux de se prononcer à cet égard en fixant à quel moment on pouvait dire qu'il y avait guérison. La charge était indéterminée et pouvait être fort lourde. Afin de la définir et de l'alléger, la loi du 12 août 1885 a donné à l'armateur la faculté de se libérer de tous frais de traitement et de rapatriement en versant à l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif arrêté par un règlement d'administration publique à reviser tous les trois ans. Le premier règlement rendu en exécution de cette disposition porte la date du 24 décembre 1896. Un autre a été rendu à la date du 12 juin 1900.

D'autre part, le code de commerce n'avait pas décidé jusqu'à quel moment couraient les loyers des gens de mer blessés ou malades et il était généralement admis qu'ils étaient

---

celui-ci n'est pas établi, le double du tarif prescrit pour le rapatriement des indigents, et en outre, si une escorte spéciale n'est pas fournie, une indemnité convenable de surveillance que fixera provisoirement le bureau des gens de mer requérant.

dûs jusqu'au jour où devait prendre fin l'engagement, à moins qu'un nouvel engagement n'eût été contracté sur un autre bâtiment. L'armateur pouvait avoir à acquitter, pendant de longs mois, des loyers à des matelots qui ne rendaient plus de services. La loi du 12 août 1885 a limité aussi cette charge, en disposant que la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués ne peut, en aucun cas, dépasser quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre (1).

L'armateur est tenu de supporter ces frais, en cas de blessures des matelots, même en dehors de toute faute qui lui soit imputable. Si, au contraire, l'accident résulte d'une telle faute, le droit commun devient applicable. Le matelot peut agir en vertu de ce droit commun, qui, en France, a fait,

---

(1) Parmi les dispositions des lois étrangères sur cette matière, il est particulièrement intéressant de noter les suivantes dans la loi allemande sur les gens de mer du 2 juin 1902 : Lorsque l'homme d'équipage, après l'entrée en service ou après la revue d'embarquement, tombe malade ou est blessé, l'armateur supporte les frais d'entretien et de traitement : 1° pendant 3 mois à partir du commencement de la maladie ou de la blessure, si l'homme d'équipage, par suite de la maladie ou de la blessure, ne commence pas le voyage ; 2° pendant 3 mois après qu'il a quitté le navire dans un port allemand, ou pendant 6 mois après qu'il a quitté le navire dans un autre port, si l'homme a commencé le voyage.

Au cas de blessure, l'obligation de l'armateur vis-à-vis du blessé cesse dès que, et dans la mesure où l'association professionnelle (*Berufsgenossenschaft*) se charge des soins. L'armateur a le droit de fournir à l'homme d'équipage l'entretien et le traitement dans un établissement médical.

L'homme d'équipage malade ou blessé a droit au rapatriement et touche ses salaires : 1° jusqu'à la cessation de ses services s'il ne commence pas le voyage ; 2° jusqu'au jour où il a quitté le navire, s'il a commencé le voyage. Il n'a droit à aucun salaire durant son séjour dans un établissement médical. Mais s'il a des parents dont il ait jusque là supporté, en tout ou pour la plus grande partie, l'entretien sur ses salaires, un quart de ses salaires doit lui être payé. Le paiement peut être fait directement aux parents.

Si l'homme d'équipage est blessé en défendant le navire, il a droit à une indemnité proportionnée, fixée provisoirement en cas de contestation par le bureau des gens de mer (art. 61).

Sur les autres législations étrangères, voir notamment le traité de MM. Lyon-Caen et Renault, V, p. 320 et suiv.

avant 1898, l'objet d'innombrables décisions judiciaires dans ses applications aux accidents de l'industrie. Il est intéressant de rappeler ici cette charge qui résulte du droit commun, parce que la transformation du matériel naval l'a rendue plus lourde qu'elle n'était jadis. Le grand paquebot moderne renferme des machines compliquées qui sont l'occasion d'accidents inconnus dans la marine à voiles. Ajoutons que la charge dont il s'agit subit l'influence des évolutions de la jurisprudence. Dans cet ordre d'idées, on peut signaler que les armateurs ont pu redouter les conséquences particulièrement dangereuses pour eux de l'admission de la théorie de la responsabilité « du fait des choses » (1). Suffit-il que l'on prouve que l'accident est dû à un vice caché du navire ou d'un de ses accessoires pour que l'armateur soit responsable ? Non, a finalement répondu la Cour de Cassation dans son important arrêt du 2 avril 1901 (2). La solution contraire eût créé à l'encontre des propriétaires de navires une charge éventuelle écrasante.

Il s'agit maintenant de déterminer si, ou dans quelle mesure, la situation de l'armateur a été modifiée, au point de vue de la charge des accidents du personnel naviguant, par les lois des 9 et 21 avril 1898. A ce sujet sont nées plusieurs questions (3).

Nous avons vu précédemment, à propos des charges ordi-

---

(1) Sur cette théorie, cf. Saleilles, *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, et Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*.

(2) *Revue intern. du dr. mar.*, XVII, p. 5. « Le capitaine, dit cet arrêt, n'a commis aucune faute en acceptant le commandement d'un navire dont l'un des agrès était atteint d'un vice caché ; de son côté, l'armateur contre lequel on ne relève aucun fait personnel ne saurait être tenu des vices cachés de son navire, chose essentiellement mobilière et qu'il n'avait point, en tout cas, sous sa garde. »

(3) Cf., à ce sujet, l'étude de M. Paul de Valroger, *Revue intern. du dr. mar.*, 1902.

naires de l'armement, que la loi du 21 avril 1898, créant la caisse nationale de prévoyance entre marins français, avait fait peser sur l'armement français une nouvelle charge annuelle, égale à un et demi pour cent des salaires des inscrits employés. Cette cotisation a-t-elle comme contre-partie, d'après cette loi, l'exonération partielle de la responsabilité de l'armateur, en cas d'accidents de ces inscrits? Plusieurs décisions judiciaires (1) ont répondu affirmativement et avec raison, à notre avis, en se fondant sur le texte de l'article 11 de cette loi, qui semble ne laisser subsister l'ancienne responsabilité de droit commun qu'en cas de faute lourde ou intentionnelle. Ainsi, la contre-partie de la création de la charge annuelle nouvelle, sorte de prime d'assurance fixée par la loi, consisterait dans une diminution de la charge éventuelle susceptible de découler des accidents des gens de mer : cette charge serait diminuée par la suppression de la responsabilité des accidents occasionnés par des fautes qui ne seraient ni lourdes ni intentionnelles.

Quelle est maintenant l'influence sur la situation des armateurs, de la loi du 9 avril 1898, c'est-à-dire de la loi générale sur les accidents? Cette question a donné lieu à de regrettables litiges. Il est certain que la loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas aux inscrits victimes d'accidents ; mais s'applique-t-elle aux personnes employées à bord d'un navire qui ne font pas partie de l'inscription maritime? Oui, ont répondu successivement la Cour d'Aix (2), la Cour de Rouen (3), la Cour de Rennes (4) et la Cour de Bordeaux (5).

(1) Aix, 29 décembre 1899 et 2 août 1900, *Revue intern. du dr. mar.*, XVI, p. 28 et 174 ; Rouen, 6 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 439.

(2) 2 août 1900, *Revue int. du dr. marit.*, XVI, p. 29. (V. sous cet arrêt une excellente note de Me Abram, avocat à Aix, qui formule d'une manière frappante les arguments contraires à la solution adoptée).

(3) 2 juillet 1901, *Ibid.*, XVII, p. 295.

(4) 17 décembre 1901, *Ibid.*, XVII, p. 407.

(5) 22 janvier 1903 (Delample-Cie des Messageries maritimes).

Oui, a répondu aussi le Comité consultatif des assurances contre les accidents du travail (1). Cette solution se heurtait à des objections très graves, qui ont empêché la Cour suprême de la sanctionner. Par un important arrêt du 2 février 1903, la Chambre civile de la Cour de Cassation a décidé que la loi du 9 avril 1898 n'était pas applicable aux non inscrits employés à bord des bâtiments de commerce (2). Cet arrêt semble devoir mettre fin à la controverse. Celle-ci n'avait que trop duré. On doit déplorer que l'insuffisance de l'œu-

(1) 24 janvier 1900.

(2) Cet arrêt, qui casse celui qui avait été rendu le 2 août 1900 par la Cour d'Aix (affaire Janis-Cie Générale Transatlantique) est ainsi motivé :

« Attendu que, dans le langage du code de commerce, l'expression *entreprises de transports par terre et par eau* ne s'applique pas aux transports maritimes ; que c'est ainsi, notamment, que les articles de ce code qui, au livre Ier, sont inscrits dans la section III du titre IV, sous la rubrique : *Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau*, ne concernent que les transports terrestres et fluviaux ; que le livre II est spécialement consacré au commerce maritime, et que, pour l'action en recours au cas de dommage arrivé à la marchandise, l'article 435, qui fait partie de ce livre, a formulé des règles autres que celles qui ont trouvé place au livre Ier, dans les articles 105 et 108; qu'enfin, au titre de la compétence des tribunaux de commerce, les articles 632 et 633 du même code visent et énumèrent distinctement, l'un, les entreprises de transports par terre ou par eau ; l'autre, les entreprises maritimes et les engagements des gens de mer pour le service des bâtiments de commerce.

» Attendu que, dans l'article 1er de la loi du 9 avril 1898, les mots *entreprises de transports par terre et par eau* n'ont pas un autre sens ni une autre portée ; que, de la nature des risques que cette loi a en vue comme de ses diverses dispositions, et, en particulier, des articles 11, 12 et 13, il résulte que cette expression ne comprend pas non plus les transports par mer ; que spécialement l'impossibilité matérielle dans laquelle seraient presque toujours les armateurs ou le capitaine de se conformer aux prescriptions de l'article 11 montre manifestement que l'industrie maritime a été laissée par le législateur en dehors des règles nouvelles qu'il a édictées ; que si la loi du 9 avril 1898 n'est pas applicable aux inscrits maritimes, au profit desquels la loi du 21 avril suivant a créé une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, elle ne l'est donc pas aussi aux non inscrits employés à bord des bâtiments de commerce... »

vre législative ait ainsi multiplié les difficultés dans une matière où l'intérêt des gens de mer et celui de l'armement commandaient impérieusement de les empêcher de naître.

Nous avons ainsi un tableau sommaire des charges éventuelles de l'armement qui sont corrélatives aux maladies et aux accidents des gens de mer. Parmi elles, nous avons vu qu'il y avait le rapatriement du matelot malade ou blessé. Nous avons maintenant à envisager le rapatriement comme charge éventuelle ayant une autre cause.

En France, en effet, le rapatriement doit être effectué en principe aux frais de l'armateur (1), même lorsque le débarquement a sa cause dans un cas fortuit, abstraction faite d'ailleurs de toute circonstance de maladie ou de blessure du marin. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels que les frais de rapatriement sont supportés par l'Etat (2). Hors ces cas, l'Etat se borne à faire l'avance de ces frais et en poursuit le recouvrement contre l'armateur.

L'obligation du rapatriement n'existe que pour les inscrits maritimes et les Français provenant de l'équipage d'un bâtiment français. Les étrangers débarqués, hors de leur pays, d'un navire français, sont remis au consul de leur nation dont la résidence est la plus proche, sauf stipulation contraire dans leur contrat d'engagement et sauf l'application des conventions internationales réglant l'assistance à donner aux marins. Mais comme les marins étrangers sont l'exception sur les navires français, on peut considérer la charge du

---

(1) Autrefois, le code de la matière avait été l'ordonnance du 1er août 1743. Dans le courant du dix-neuvième siècle, elle a été réglée, d'une manière principale, par l'arrêté consulaire du 5 germinal an XII, puis par le décret du 7 avril 1860, enfin, par le décret du 22 septembre 1891.

(2) Le rapatriement se fait aux frais de l'Etat lorsqu'il s'agit de déserteurs ou de marins débarqués, soit pour passer en jugement, soit pour subir une peine (D. 22 septembre 1891).

rapatriement comme s'étendant à presque tout le personnel naviguant (1).

Cette charge, à laquelle s'ajoute celle de la *conduite de retour*, peut être très onéreuse, ainsi que le montrent les exemples fournis lors des enquêtes sur la marine marchande. Il importe aussi de remarquer que son poids est très inégal. Un armateur heureux peut être complètement exempt de cette charge, tandis qu'elle peut peser tout à coup, et très lourdement, sur un autre. Il y a là une inégalité fâcheuse, alors que le rapatriement, tout en correspondant à une condition implicitement contenue dans le contrat d'engagement, a aussi pour résultat de gérer, en quelque sorte, l'affaire de l'Etat, en ramenant, pour être à sa disposition, des hommes qui eussent pu rester à l'étranger. En tenant compte des diverses considérations en présence, on comprendrait que

---

(1) La règlementation la plus intéressante à comparer à la nôtre est contenue dans la loi allemande du 2 juin 1902. D'après l'article 69, le contrat d'engagement prend fin lorsque le navire est perdu pour l'armateur par suite d'un sinistre. L'homme d'équipage a droit alors au rapatriement gratuit au port de départ ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente à fixer provisoirement par le bureau des gens de mer ; en outre, il y a lieu de lui verser, en plus des salaires acquis, le montant des demi-salaires pour la durée du rapatriement. Le droit du rapatriement gratuit comprend également la nourriture pendant le voyage, ainsi que le transport des effets. Les officiers ont droit au rapatriement et à l'entretien comme passagers de cabine (art. 78).

Il est satisfait au rapatriement gratuit et à la continuation des salaires pendant la durée du rapatriement, lorsque, avec l'agrément du bureau des gens de mer, l'homme d'équipage capable de travailler, reçoit l'indication d'un service équivalent à sa précédente situation et d'un salaire correspondant, à bord d'un navire de commerce allemand à destination du port de rapatriement, ou d'un port voisin de celui-ci : dans ce dernier cas, l'homme a droit à une indemnité proportionnée pour continuer son rapatriement gratuit jusqu'au port primitivement désigné. Si l'homme d'équipage n'est pas Allemand, un navire de sa nationalité est assimilé à un navire allemand (art. 79).

l'Etat prit à sa charge le rapatriement, au moins lorsque le débarquement n'est pas imputable au fait de l'armateur (1).

§ 3. — *Charges éventuelles corrélatives aux responsabilités attachées à la propriété du navire ou à celles dérivant des contrats de transport.*

L'armateur a des charges éventuelles corrélatives aux responsabilités qu'il est susceptible d'encourir, soit à l'égard des tiers lésés par suite des fautes commises dans la conduite du navire, soit à l'égard des intéressés à la cargaison ou des passagers. En fait, il est rare qu'une exploitation maritime n'entraine pas des responsabilités vis-à-vis des uns ou des autres. Mais, comme on peut concevoir qu'il en soit autrement et comme, en tout cas, ces charges sont variables, il est légitime de les classer parmi les charges éventuelles d'une telle exploitation.

A l'égard des tiers, l'obligation légale dont la violation fait naître des responsabilités, en notre matière comme dans les autres domaines, est celle de ne léser personne. Pratiquement, les grandes responsabilités dans cet ordre d'idées dérivent à notre époque des fautes nautiques qui causent des abordages. Ce sont elles qu'il importe de viser comme constituant les principales applications des principes en jeu.

Parallèlement à ces responsabilités et parfois en les doublant (2), existent, à l'égard des chargeurs ou des passagers,

---

(1) En Grande-Bretagne, l'armateur ne supporte les frais de rapatriement que lorsque c'est par son fait que les gens de mer sont délaissés en pays étranger.

Sur les charges éventuelles relatives au personnel du navire, nous renvoyons au surplus aux observations contenues dans la 4e partie, à l'occasion du recrutement de ce personnel.

(2) Cette expression fait allusion à l'admission, par la jurisprudence française, de la coexistence de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité quasi-délictuelle, coexistence qui n'a pour ainsi dire jamais cessé de constituer un sujet de controverse entre les juristes.

celles qui dérivent de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des contrats conclus avec eux. Nous ne développerons pas ici les obligations naissant de ces contrats. Nous nous bornerons à quelques indications générales.

Dans le contrat d'affrétement, l'obligation principale du fréteur, celle qui résume toutes les autres, est de remettre la marchandise à destination, au créancier de la livraison (1), dans l'état où il l'a reçue, sauf le cas de force majeure. « La responsabilité du capitaine, dit l'article 230 du code de commerce français, ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure. » Cette disposition est à retenir, comme mettant à la charge du transporteur maritime le supplément de garantie (2) dont on retrouve l'origine dans l'édit du préteur romain qui avait créé l'action *de recepto*. A une certaine époque, chez les Romains, cette action était venue renforcer les actions de louage, de mandat ou de dépôt qui pouvaient compéter au propriétaire des marchandises transportées et lui avait permis d'obtenir une condamnation contre le transporteur, même exempt de faute, même diligent, à moins que celui-ci ne pût réussir à prouver la force majeure, par exemple la tempête ou l'attaque des pirates (3). Le transporteur était devenu ainsi, dans une certaine mesure, une sorte

(1) Cette expression comprend soit le chargeur, soit le destinataire dénommé, dont le droit de créance à l'égard du transporteur naît de la stipulation faite à son profit par le chargeur (art. 1121 C. civ.), soit le porteur du connaissement, quand ce titre est au porteur ou à ordre.

(2) Beaucoup d'auteurs considèrent que l'article 230 ne constitue qu'une application du droit commun. Notre étude de l'action prétorienne *de recepto* (*Des actions qui naissent à l'occasion des transports maritimes*, thèse de droit romain, 1887) nous a amené à penser qu'elle renfermait quelque chose de plus.

(3) L'édit du préteur était ainsi conçu : « *Nautæ... quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituant, in eos judicium dabo.* » (Digeste, *Naut. caup.*). Pour n'être pas tenu, il fallait que le transporteur prouvât la force majeure. Ainsi il pouvait se trouver tenu, comme l'exprimait Ulpien, même si la chose avait péri sans sa faute.

d'assureur (1). Tel est le droit prétorien qui nous semble avoir passé dans la loi moderne, mais qui a perdu sa raison d'être. Nous verrons comment les conventions l'ont éliminé.

A côté des responsabilités qui peuvent exister à l'égard des intéressés à la cargaison, nous avons mentionné celles qui peuvent exister à l'égard des passagers. Les contrats qui interviennent avec eux sont très complexes et il ne saurait s'agir ici d'en faire l'analyse (2). Il suffira d'indiquer que la jurisprudence française semble avoir rejeté définitivement la théorie d'après laquelle ces contrats renfermeraient l'obligation de rendre les passagers sains et saufs à destination, de telle sorte que ceux-ci, en cas d'accident dont ils seraient victimes, n'auraient point à faire la preuve d'une faute contre le transporteur, lequel serait obligé au contraire de faire en ce cas, pour se libérer, la preuve du cas fortuit ou de la force majeure. La jurisprudence qui prévaut n'admet pas qu'il faille assimiler les personnes à des choses inertes : d'après elle, les passagers ne peuvent user, lorsqu'ils sont victimes d'accidents, que du droit commun (art. 1382 et suiv. du code civil) (3). Malgré cette solution, il est évident que ces accidents peuvent être l'occasion de responsabilités correspondant à des dommages incalculables.

Si le fait d'armer un navire et d'en confier le commandement à un capitaine devait charger sans limites l'armateur de toutes les responsabilités éventuelles qui viennent d'être

---

(1) La situation des parties a été ainsi comprise par les interprètes du droit commun anglais, qui disent que les transporteurs maritimes sont d'une certaine façon des assureurs.

(2) Cf., à ce sujet, Desjardins, *Traité de dr. com. mar.*, III, nos 861 à 882; Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. mar.*, V, nos 830 à 843 ; thèses de MM. E. Le Roy et Jallet (1902); notre étude sous le mot « Affrétement », dans le *Dictionnaire du commerce*.

(3) Comme pour les gens de l'équipage, se pose la question de savoir quel est le résultat de l'application du droit commun en cas d'accident dû à un vice caché. Cf. arrêt précité de la Cour de Cassation du 2 avril 1901.

évoquées, l'industrie des armements serait paralysée. Aussi ces responsabilités, du moins celles qui ne sont pas personnelles à l'armateur, sont-elles limitées par la loi elle-même, dans les divers pays maritimes. En outre, les responsabilités relatives aux obligations nées des contrats (et dans une certaine mesure les obligations quasi-délictuelles) sont limitées ou exclues par l'effet de conventions nombreuses passées dans les usages. Nous avons ainsi à étudier comment les charges de l'armement ont été influencées par des limitations légales et par des limitations contractuelles des responsabilités.

A. — Limitations légales

Si toutes les lois maritimes ont admis une limitation des responsabilités pour les propriétaires de navires, elles n'ont pas suivi à cet égard les mêmes principes. Une divergence profonde existe à cet égard entre les lois continentales, d'une part, la loi britannique, de l'autre. Nous allons essayer de préciser : 1° comment les systèmes continentaux, malgré les différences de leurs formules se ramènent, en définitive, à un seul ; 2° comment le système britannique se sépare de ces systèmes ; 3° comment il est possible néanmoins d'opérer une sorte de fusion entre eux et de réaliser ainsi, sur un point capital, pour le plus grand bénéfice de l'industrie des armements en général, l'unification du droit maritime.

I. Systèmes continentaux. — Le moyen âge a légué à tous les peuples continentaux une idée commune dont nous avons vu les premières traces dans les applications maritimes de la commande, c'est qu'il importe de cantonner la responsabilité du propriétaire de navire dans le patrimoine aventuré sur mer, à savoir le navire et le fret, cette responsabilité disparaissant avec ce patrimoine.

Il est utile de chercher à démontrer comment il y a bien là une idée commune en dépit de la défectuosité des textes

et de l'insuffisance des interprétations. A cet effet, nous passerons en revue la loi française, dont la formule a été empruntée par un grand nombre d'autres (1); la loi allemande, avec laquelle se confond presque la législation scandinave; et enfin, la loi russe.

A. « Les propriétaires de navires, disait l'Ordonnance de 1681 (L. II, l. VIII, art. 2), sont responsables des faits du maître; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant le bâtiment et le fret. »

L'article primitif du code de commerce fut ainsi conçu:

« Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret. »

La Cour de Cassation ayant pensé, contrairement à la plupart des tribunaux de commerce et à plusieurs Cours royales, que la responsabilité du propriétaire ne cessait ainsi que pour les faits illicites du capitaine, mais que les engagements licites de ce dernier produisaient une obligation dont le propriétaire était tenu indéfiniment (2), le législateur intervint pour mettre un terme à la controverse, et l'article 216 fut ainsi modifié par la loi du 14 juin 1841:

« Tout propriétaire de navire est civilement responsable

(1) Code argentin, art. 880; loi belge, art. 7; Code brésilien, art. 494; Code chilien, art. 879; Code de Costa-Rica, art. 568; Code dominicain, art. 216; Code égyptien, art. 30; Code espagnol, art. 587; Code grec, art. 216; Code du Guatémala, art. 757; Code haïtien, art. 213; Code hollandais, art. 321; Code du Honduras, art. 876; Code italien, art. 491; Code mexicain, art. 672; Code monégasque, art. 179; Code péruvien, art. 590; Code portugais, art. 492; Code roumain, art. 501; Code de San Salvador, art. 800; Code turc, art. 30; Code vénézuélien, art. 493. — Voir, sur ces lois, l'étude de droit comparé, rédigée, au moment de la Conférence d'Anvers, par M. Cattier (*Bulletin n° 3 du Comité maritime international*). Cette étude renseignera également sur les particularités, non développées ici, de la loi des Etats-Unis (L. 28 février 1871).

(2) Arrêts des 16 juillet 1827, 14 mai 1833, 1er juillet 1834.

des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

» Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. »

On crut devoir à ce moment formuler l'addition suivante, dont il est utile de rappeler la rédaction en raison des termes employés :

« Toutefois, la *faculté* de faire abandon n'est point *accordée* à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire, ou copropriétaire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt. »

Les termes du nouvel article 216 et les discussions qui eurent lieu alors, soit à la Chambre des députés, soit à la Chambre des pairs, donnèrent beaucoup de crédit à l'interprétation suivante de cette importante disposition :

En principe, le propriétaire est tenu comme mandant, sur tous ses biens, des engagements licites contractés par le capitaine pour les besoins de l'expédition. Il y a là une application des règles générales du mandat (art. 1998 du code civil). D'autre part, il est civilement responsable, comme maître ou commettant, des dommages causés par les délits ou quasi-délits du capitaine. Il y a là une application de l'article 1384-3° du code civil. Mais, ajoute-t-on, la loi apporte à ces règles une dérogation en faveur de l'industrie des armements. Des obligations indéfinies qui pèsent ainsi sur lui, le propriétaire peut s'affranchir en abandonnant le navire et le fret. La loi, par une concession exorbitante, lui permet, comme on l'a dit parfois, de faire banqueroute.

Il importe de soumettre ces notions à la critique. Voici les réflexions qu'elles suggèrent :

a) L'engagement qui résulte, pour un mandant, du mandat

qu'il a donné, suppose qu'il a librement choisi le mandataire qui l'oblige. Or, le propriétaire de navire ne choisit pas librement le capitaine, puisqu'il est tenu de le prendre dans la catégorie restreinte des personnes pourvues de brevets. Parfois même, le capitaine peut se trouver placé à son poste de commandant du navire sans l'intervention et à l'insu du propriétaire. C'est ce qui se produit notamment dans les cas suivants : le capitaine meurt en cours de route ; le second est lui-même malade ou frappé de mort. Un nouveau capitaine est choisi par le consul ou par le commandant de la station navale. En deuxième lieu, le navire peut être loué sans être équipé à une personne qui deviendrait l'armateur et choisirait le capitaine. Dans ces deux cas, le propriétaire n'en est pas moins tenu comme tel. Il en est de même dans le cas suivant : le navire est vendu et un nouveau capitaine est choisi par l'acheteur ; tant que les formalités de mutation en douane ne seront pas remplies, le vendeur, resté propriétaire à l'égard des tiers, pourra être recherché par eux en vertu de l'article 216 (1). C'est la démonstration qu'il n'est tenu en vertu de cette disposition que comme propriétaire. Sans doute, un propriétaire peut se comporter et se comporte souvent, en fait, comme un mandant, en ratifiant ou en faisant siens d'une manière quelconque les actes du capitaine. De là nait facilement une illusion. Mais il n'en est pas moins constant que l'article 216 établit un lien dérivant de la seule qualité de propriétaire.

b) Si l'on envisage maintenant l'obligation résultant pour le propriétaire des faits illicites du capitaine, l'analyse fait découvrir autre chose que la responsabilité civile du préposant. On admet que cette dernière est basée sur la présomption d'une faute dans le choix du préposé ou d'une négligence

(1) Comp. la note de M. Lyon-Caen sous l'arrêt de la Cour de Cassation du 23 juin 1896, *J. Pal.*, 1898, 1, 209.

dans l'exercice de l'autorité qu'elle implique (1). Or, ainsi qu'il vient d'être indiqué, non seulement la faculté de choisir est restreinte pour le propriétaire, mais encore, parfois, il n'y a pas de choix du tout de sa part. Cependant la responsabilité dérivant de l'article 216 existe dans ces hypothèses. Elle existe encore dans les cas où le capitaine a commis une négligence ou une erreur dans l'exercice de son commandement nautique, c'est-à-dire dans des cas où son autorité est exclusive de toute autre (2). En cette matière, les bases de la responsabilité civile ordinaire font donc défaut et il devient nécessaire d'en chercher une autre à cette responsabilité spéciale.

Ces observations ont reçu, lors de la Conférence de Londres du Comité maritime international, l'appui de réflexions connexes intéressantes, formulées par plusieurs orateurs qui ont fait subir à la notion inexacte d'une responsabilité basée sur le droit commun des assauts répétés. Parmi ceux-ci, il faut citer M. Marais, président de l'Association française du droit maritime, et M. Morel-Spiers : « Nous ne devons pas, a dit fort bien ce dernier, parler d'une responsabilité limitée, mais nous devons dire *qu'il n'y a pas de responsabilité du tout*, sauf celle de la chose mise en risque. Nous échappons ainsi à l'idée fausse, qu'en limitant la responsabilité du propriétaire de navires, on lui fait une faveur. » D'autre part, M. Hindenburg, président de l'Association danoise, s'est exprimé ainsi : « Le système continental me paraît juste, parce qu'à mon avis, le propriétaire de navire n'encourt en droit pur aucune

(1) Observations présentées par Treilhard et de Bertrand de Greuille au Tribunat, et par Tarrible au Corps législatif (Fenet, t. XIII).

(2) Dans l'exercice de l'art nautique, le capitaine n'est pas plus un préposé que le médecin du navire ne l'est dans l'exercice de l'art médical. La question s'est posée à l'égard de ce dernier, et la Cour de Rouen a très justement jugé qu'il n'y avait point de relation juridique de commettant à préposé entre le propriétaire de navire et le médecin (Rouen, 21 mars 1895, *Revue intern. du dr. mar.*, Autran, XII, p. 11).

responsabilité. Il a fait ce qu'il a pu pour avoir le meilleur capitaine et le meilleur navire. Les accidents dont il s'agit échappent à son contrôle. Il n'est donc pas en faute. N'étant pas en faute, *il ne peut être responsable* (1). Il est aussi innocent de l'accident que la victime de celui-ci, mais il y a entre la victime et lui cette différence qu'il est, lui, l'homme qui a entrepris l'aventure. Les profits de celle-ci lui revenant, il faut enfin qu'il en subisse les risques et les pertes. Telle était la véritable base de la responsabilité ; on voit bien qu'il ne s'agit pas pour les propriétaires d'obtenir qu'on limite une responsabilité qui serait en elle-même absolue, mais bien de s'opposer à ce qu'on étende, outre mesure, une charge qu'en principe, il ne devrait pas porter. Les victimes et les propriétaires de la cargaison n'ont en réalité aucun droit et doivent être satisfaits de ce qu'on leur accorde..... » Ainsi, des jurisconsultes venus de divers pays ont abouti à la même conclusion : il faut bannir de notre matière l'idée d'une responsabilité basée sur une présomption de faute.

c) Les réflexions qui précèdent reçoivent une contre-démonstration très frappante par suite de la difficulté, on peut dire l'impasse, où se trouve la doctrine qui interprète l'article 216-1° comme une application du droit commun, quand il s'agit de concilier deux ordres de jurisprudence aujourd'hui bien établis en France. La Cour de Cassation considère que la disposition de l'article 1384, relative à la responsabilité civile des préposants, est d'ordre public, de telle sorte que la convention est impuissante à l'éliminer (2). Par contre, elle admet depuis plus de trente ans, que le propriétaire de navi-

(1) Déjà Casaregis avait exprimé des idées analogues. Il enseignait que si le propriétaire avait choisi un homme notoirement habile et honnête, il n'était plus responsable de la faute de celui-ci, laquelle devait être réputée cas fortuit : *Quo casu delictum magistri consideratur tanquam casus fortuitus.* (Disc. CXV.)

(2) Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, II, n° 276.

res peut valablement convenir avec les chargeurs qu'il ne sera pas responsable des fautes du capitaine, et elle donne à cette convention une portée absolue.

Il est peu aisé de discerner comment la Cour de Cassation entend concilier ses deux doctrines. Ses arrêts, trop sobrement motivés, esquivent la difficulté, ou bien, dans leurs termes,semblent avouer la contradiction qu'ils recèlent,sans cependant s'y arrêter. Mais on peut se rendre compte de la réalité de cette difficulté en lisant notamment les écrits de l'éminent magistrat qui a combattu la validité de la clause d'exonération des fautes du capitaine et de l'équipage. M. Desjardins admettait comme constant, comme le dit en effet la Cour suprême, que le capitaine est un préposé. Il démontrait que la responsabilité civile du commettant était en droit français d'ordre public. Il était amené invinciblement à conclure que, chargé de cette responsabilité, le propriétaire de navires ne pouvait s'en affranchir par la convention. Il faut bien reconnaître que ce raisonnement est correct et juridique. Il est même tellement fort que certaines Cours ont résisté à la jurisprudence de la Cour de Cassation relative à la clause d'exonération, dominées qu'elles étaient par les prémisses admises. A cet égard, rien n'est plus instructif que la jurisprudence de la Cour de Bordeaux. Cette Cour a été la plus ferme dans sa résistance, ainsi qu'en témoignent notamment ses arrêts, longuement motivés, des 5 et 6 février 1889 et 12 mars 1890 (1). Elle s'est soumise par son arrêt du 7 décembre 1892 (2). Mais il lui a paru impossible alors de se contenter des motifs de la Cour de Cassation. Il lui a semblé nécessaire d'écarter l'objection, à ses yeux insurmontable, tirée de l'article 1384 du code civil, en essayant de démontrer que le capitaine n'était pas un préposé :

(1) *Revue inter. du dr. mar.*, IV, p. 645 ; V, p. 192 ; VI, p. 28.
(2) *Ibid.*, VIII, p. 521.

« Attendu, dit-elle, qu'on a peine à se représenter un préposé dans la personne d'un agent imposé par les règlements et échappant en fait à tout contrôle efficace ; que l'étude du titre spécial au capitaine ne peut que confirmer cette impression ; que non seulement le capitaine exerce sans partage le commandement du navire, mais que personnellement il est responsable des marchandises ; que c'est lui qui traite avec les tiers et leur délivre les connaissements ; qu'il est chargé des formalités de visite prescrites avant le départ ; qu'il participe au choix des matelots et gens de l'équipage ; qu'il est investi, en vue de la protection des personnes et des choses, d'une série de pouvoirs conférés, non par l'armateur, mais par l'autorité publique dont il devient le délégué ; que le crédit accordé à sa fonction est si grand que, dans certains cas, il peut départager les propriétaires et paralyser leurs volontés ; qu'il résulte de cet ensemble de prérogatives que, dans l'exécution du contrat de transport, le capitaine jouit d'*une véritable autonomie*..... que l'armateur et lui constituent des personnes distinctes, soumises en vertu de textes formels à des responsabilités différentes, séparées par des intérêts contradictoires ; que l'article 1384, avec les conséquences juridiques qu'il entraîne, *étant inapplicable dans le débat*, etc... »

d) Ainsi, pour concevoir la clause générale d'exonération des fautes du capitaine,il faut admettre que la responsabilité du propriétaire de navire n'est pas de même nature que celle du commettant. Qu'on ne dise point, avec quelques jurisconsultes, que, s'il y a erreur, elle consiste dans l'admission de la validité de cette clause. L'universalité de la solution chez les divers peuples rend téméraire de la prétendre erronée et impraticable de la proscrire. Il faut, au contraire, bon gré mal gré, reconnaître que cette solution fait partie du droit maritime général et, s'il en est ainsi, il faut la retenir pour marquer l'influence qu'elle doit avoir en matière extracon-

tractuelle. A ce point de vue, si l'on considère l'ensemble des marchandises qui circulent sur les mers, et sont exposées aux mêmes risques résultant des dangers de collision, on constate qu'une moitié, à prendre les choses en gros, est privée, par la convention, de tout recours contre les propriétaires des navires fautifs, et quelle est cette moitié? C'est précisément celle qui a été confiée à ces navires. L'autre, celle qui appartient à des tiers qui ne leur ont pas fait foi, a seule un recours contre eux. Le fait est important. « Pourquoi, disait fort justement, à Londres, le président Sieveking, avoir un si grand souci de la cargaison quand on voit qu'elle n'a aucun souci de cette protection. La cargaison admet la clause de négligence, et proclame ainsi qu'elle n'a pas besoin de la responsabilité du navire. » Si la cargaison contractante se dépouille aussi facilement de la garantie proposée par la loi, est-il raisonnable de revendiquer avec ténacité cette même garantie au profit de la cargaison non contractante, qui, assurée comme l'autre, n'en a pas un plus grand besoin et semble moins qualifiée pour l'obtenir?

La loi en vigueur aux Etats-Unis depuis 1893 (*Harter Act*) est venue fortifier l'impression que laisse l'admission universelle des clauses d'exonération. Elle déclare que, de plein droit, l'armateur n'est pas responsable, à l'égard des chargeurs ou destinataires, des pertes ou dommages résultant de fautes « *in the navigation or in the management of the ship* ».

Ainsi, le législateur d'un grand pays anéantit lui-même, en dehors de toute convention, la garantie qu'on prétend être attribuée aux tiers, par application d'un droit commun d'ordre public. Il y a là dans le droit maritime une fissure qui met en évidence l'inanité des prétendus principes invoqués.

La vérité n'est-elle pas que la relation juridique de préposant à subordonné est absente, et qu'il faut chercher ailleurs

que dans une telle relation, la base de la garantie constituée par le navire et le fret?

e) Parmi les jurisconsultes, beaucoup ont été frappés, depuis longtemps, du caractère spécial de la responsabilité du propriétaire du navire, et de l'impossibilité de rattacher cette responsabilité au droit commun. Mais presque tous se considèrent comme impérieusement liés par les termes de l'article 216. Au risque de se heurter aux difficultés dont ne peut sortir la doctrine de la responsabilité ordinaire, ils s'inclinent devant le texte. Tous n'ont pas fait ainsi, et il est bon ici de rappeler comment un auteur consciencieux et perspicace (1) a cru pouvoir se délivrer de l'oppression de ce texte. Plusieurs des arguments qui précèdent avaient imprimé à son esprit la conviction profonde que le propriétaire de navires n'était pas obligé personnellement, mais seulement sur le navire ou le fret. Il a cherché à concilier les termes de la loi avec la réalité des choses, et il a montré, par analogie, comment le législateur a été amené tout naturellement à un renversement de formule. Il rappelle ce passage de Loyseau indiquant comment un renversement analogue s'est produit à propos de l'action en délaissement à laquelle est exposé le tiers détenteur de l'immeuble hypothéqué. Voici le passage de ce vieil auteur :

« Aucuns ont été si scrupuleux qu'ils ont pensé qu'en formant la demande contre un tiers détempteur, il fallait réserver cette faculté que la loi luy donne de s'exempter du délaissement en payant la dette, et, partant, qu'il fallait conclure conditionnellement contre luy à délaisser la chose, si mieux

(1) M. Romain de Sèze, *De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage*, 1883, étude extraite de la *Revue pratique du droit français*. De ce travail, on peut rapprocher celui qui s'y trouve cité de M. Regnault, juge au tribunal de commerce de La Rochelle (1876, *Revue critique de législation et de jurisprudence*).

il n'aimait payer, ou bien, alternativement, à délaisser ou à payer... Et d'autant que l'expression de cette alternative ne pouvait nuire, on l'a non seulement tolérée, mais aussi accoutumée et quasi requise comme nécessaire pour ce que chacun a voulu user de la forme la plus sûre et éviter toute difficulté... Mais encore, comme la pratique de la France a été conduite par des gens qui ignoraient le droit, et qui ne sçavaient ny la source, ny pareillement la forme de cette alternative, on a par succession de temps prépostéré et renversé les deux parties de cette alternative, et on a conclu à ce que le détempteur fust condamné hypothécairement à payer la dette, ou, à tout le moins, à délaisser l'héritage par hypothèque, mettant, comme on l'a dit, la charrue avant les bœufs, et, par un simple υπερον προτερον de grammaire, préposant ce qui est *en la simple faculté* à ce qui est *en l'obligation*. Et encore cette erreur a passé plus outre en aucuns lieux, où seulement on conclut contre un tiers détempteur à payer hypothécairement, sans exprimer qu'il puisse quitter l'héritage, bien qu'on l'entende toujours (1). »

De l'habitude d'une formule vicieuse est résulté, dans le code civil, un texte défectueux : l'article 2168 déclare que le tiers détenteur est tenu de payer ou de délaisser, alors qu'il n'y a pas obligation alternative, mais obligation simple, celle de délaisser, accompagnée d'une faculté de payer.

Il en est de même, dit notre auteur, en ce qui touche le propriétaire de navire. L'article 216 du code de commerce contient une formule analogue à celle de l'article 2168 du code civil. La loi parle d'abord de la responsabilité du propriétaire, et, en second lieu seulement, de la faculté qu'il a de s'en affranchir en faisant abandon du navire. Ce serait là une formule impropre empruntée à la pratique et dont il faudrait intervertir les termes.

---

(1) Loyseau, *Traité du déguerpissement et délaissement par hypothèque.*

Il était utile de rappeler cet effort sincère, en vue de restituer à notre loi un sens raisonnable. Il faut se garder d'une formule mauvaise, aller au fond des choses, comme l'ont fait les Allemands, et affirmer positivement que, quand un capitaine agit dans la limite de ses attributions légales, il n'oblige pas l'armateur personnellement, mais oblige seulement le navire et le fret, c'est-à-dire le petit patrimoine aventuré sur mer par un capitaliste qui ne peut le gérer lui-même (1).

B. Le système de la responsabilité réelle et seulement réelle, tel est le système très logique et très pratique qui est admis dans les législations scandinave et allemande. C'est dans cette dernière qu'il a trouvé sa plus parfaite expression (art. 452 du code allemand) :

« L'armateur n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et sur le fret :

» 1° Lorsque l'action est fondée sur un acte que le capitaine a fait en sa qualité et en vertu de son autorité légale, mais non en vertu d'un mandat spécial ;

» 2° Lorsqu'elle a pour point de départ soit le non-accomplissement, soit l'accomplissement incomplet ou défectueux d'un contrat passé par l'armateur en tant que l'exécution de la convention a fait partie des obligations de service du capitaine et sans qu'il y ait lieu de distinguer si le non-accom-

---

(1) Ces idées ont fait des progrès, ainsi qu'on peut le voir par l'arrêt de la Cour de Rouen du 28 janvier 1903 (*Gaz. du Palais* du 4 mars 1903), rendu dans l'affaire du *Stokesley*. « En définitive, dit cet arrêt, le législateur, en matière maritime, a adopté, en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire, un principe qui n'est pas une application pure et simple de l'article 1384 du code civil, et il a entendu faire résulter cette responsabilité à l'égard des tiers *de sa qualité de propriétaire du navire* ; ainsi que le proclament divers articles du code de commerce, et notamment l'article 407, *c'est le navire*, personnifié par son propriétaire, *qui est responsable.* »

plissement ou l'accomplissement incomplet ou défectueux est dû ou non à la faute d'une personne de l'équipage ;

» 3° Lorsque l'action est basée sur la faute d'une personne de l'équipage.

» Toutefois, le présent article ne s'appliquera pas dans les cas prévus sous les nos 1 et 2, lorsque l'armateur aura commis lui-même une faute dans l'accomplissement de ses obligations contractuelles, ou aura lui-même garanti spécialement l'exécution des conventions. »

Cette disposition se retrouve dans le nouveau code de commerce allemand. Les Allemands y semblent aujourd'hui de plus en plus attachés à la suite de la grande revision de doctrines à laquelle a donné lieu la refonte du code civil. Voici, à cet égard, des déclarations caractéristiques qui ont été faites à la Conférence de Londres par des délégués allemands : « En Allemagne, déclara M. Laeisz, nous venons précisément, après un labeur immense, d'achever notre nouveau code civil, et nous considérons dans ce code que ce n'est pas une loi naturelle qu'un homme soit responsable pour d'autres actes que les siens. Nous n'abandonnerons certainement pas ce principe dans un cas déterminé. Nous ne consentirons pas davantage à placer nos armateurs en dehors du droit commun, car notre législateur veut encourager l'armement maritime et non pas le décourager. » — « M. Carver se trompe, ajouta d'autre part M. Boyens, en croyant que le droit commun de tous les peuples impose une responsabilité au maître pour les actes de ses préposés. Le nouveau code civil allemand ne connait pas cette règle et ne voit de responsabilité que s'il y a eu négligence dans le choix des préposés. Il y a certaines exceptions à cette règle. L'une de ces exceptions est la responsabilité du navire pour les dommages causés par lui. En réalité, la personne responsable est ici le capitaine, et c'est dans un but d'utilité publique qu'on a affecté le navire à cette responsabilité. »

Au point de vue pratique, voici comment les Allemands formulent les avantages de leur système : « S'il faut se prononcer, disait la commission de l'Association allemande, entre le système de l'exécution et le système de l'abandon, la commission préfère le premier. Elle invoque les motifs qui ont déterminé l'adoption de ce système dans le code de commerce allemand. Elle fait valoir notamment combien il est difficile de déterminer la date jusqu'à laquelle l'abandon sera permis, sans compter qu'en fait l'armateur peut être dans l'impossibilité pratique de faire l'abandon ; combien il est difficile aussi de préciser quels sont les actes de l'armateur qui entrainent renonciation au droit d'abandon ; combien il est difficile enfin de régler l'exercice du droit d'abandon quand il y a plusieurs armateurs ». « Le système de l'abandon est illogique, ajoutait cette commission : si l'on admet en effet que l'armateur peut se libérer de sa responsabilité personnelle en renvoyant à un patrimoine spécial, on doit bien reconnaître qu'en fait *cette responsabilité personnelle n'a pas existé ;* il est dès lors bien plus simple que, dès le début et toujours, le créancier ait uniquement le droit de réclamer la valeur qu'il aurait obtenue du navire et du fret. »

Toutes ces raisons paraissent très puissantes. Le système allemand est l'aboutissement nécessaire du système français. Il donne la formule raisonnable et satisfaisante du système continental.

Du code allemand, il faut rapprocher la loi des pays scandinaves. Le code maritime suédois de 1891 (ch. I, art. 7) contient la disposition suivante : « Le propriétaire n'est tenu qu'à raison du navire et du fret : 1° des obligations que le capitaine a contractées, en cette qualité, et non en vertu d'un pouvoir spécial du propriétaire ; 2° des créances résultant de l'inexécution d'un contrat conclu par le propriétaire lui-même ou en vertu d'un pouvoir émanant de lui et dont l'exécution

incombait au capitaine » (1). L'article suivant ajoute : « Le propriétaire est tenu à raison du navire et du fret de tout dommage causé par le capitaine ou quelqu'un de l'équipage, par suite de faute ou de négligence dans le service. »

Le rapport du comité norvégien, présenté à Londres, éclaire l'idée qui prévaut dans les pays scandinaves et donne des indications intéressantes sur la législation qui la consacre : « Le rapport, y est-il dit, recommande le système suivi en Scandinavie, lequel existe en Danemark et en Norvège depuis 1683 et 1687, en vertu du code de Chrétien V. D'après ce système, l'armateur n'est pas personnellement responsable. Il n'est responsable que sur le navire et le fret, pour les fautes commises par son capitaine. Après avoir obtenu jugement, l'adversaire ne peut donc s'en prendre à la fortune de terre, mais seulement à la fortune de mer, composée du navire et du fret. On peut dire, en d'autres termes, que c'est le navire et le fret qui sont responsables. Mais, d'autre part, le créancier a un droit de gage légal sur le navire. En conséquence, il est indifférent pour le créancier que le navire soit frété à un tiers, c'est toujours au navire qu'il peut s'en prendre (art. 275). Ce système est clair, simple, équitable. C'est la même idée que l'on retrouve dans les sociétés anonymes et dans les sociétés en commandite. A celui qui ne peut pas gérer son bien lui-même, la loi permet de n'être responsable que de sa mise ; de même l'armateur, qui doit confier son navire au capitaine, n'est responsable que sur ce navire ».

C. Dans la législation russe, l'armateur n'apparaît pas non plus comme responsable des actes du capitaine comme préposant. Il n'est responsable que comme caution, en cas d'insolvabilité du capitaine.

« L'armateur d'un navire à vapeur ou d'un autre bâtiment

(1) Traduction de M. Bontoux, *Revue intern. du dr. mar.*, VII, p. 223.

est responsable des dommages et pertes causés par l'infidélité, l'improbité ou l'impéritie technique du capitaine, et de ceux qui sont causés par sa négligence ou inattention, lorsque le capitaine lui-même est insolvable.

» L'armateur d'un navire affrété pour le transport des marchandises ou d'un autre bâtiment peut se libérer de toute responsabilité dans les cas indiqués par l'article précédent, en abandonnant son navire et le montant du fret perçu ou à percevoir pour le voyage. Il n'est responsable des dommages et pertes causés par le capitaine que jusqu'à concurrence du montant de la valeur du navire, y compris le fret perçu et à percevoir. »

Les législations que nous venons de passer en revue peuvent varier quant à la conception de la responsabilité du capitaine, c'est-à-dire quant au point de savoir s'il est responsable personnellement ou non. Mais, quant à la responsabilité du propriétaire, toutes les législations continentales aboutissent, en définitive, à un même système, celui de la responsabilité réelle. Nous avons ainsi un système continental, auquel s'oppose celui de la Grande-Bretagne.

II. Système britannique (1). — D'après le droit commun, les employeurs sont pécuniairement responsables, sans limite, pour les actes fautifs de leurs employés, dans l'exercice de leurs fonctions.

A l'égard des armateurs, la responsabilité a été limitée pour la première fois en 1734. (Act. 7, Geo. II).

L'*Act* de 1734 concernait la responsabilité de l'armateur à l'égard de la cargaison transportée sur son navire. Le préambule indiquait qu'il importait au plus haut point au royaume de favoriser l'accroissement du nombre des navires et d'empêcher le découragement des armateurs. Il était décidé, en

(1) D. Owen, *A brief retrospect and summary of the british legislation affecting shipowners liability for collision*, etc...

conséquence, que le propriétaire ne serait engagé par les délits du capitaine et de l'équipage que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du montant du fret dû ou à acquérir pendant le voyage. Il n'était pas dit comment cette valeur serait déterminée.

En 1786, sous Georges III, intervint un *Act* qui amendait le précédent en étendant sa disposition aux vols, quels qu'en fussent les auteurs. D'autre part, il affranchissait l'armateur de toute responsabilité pour les pertes causées par un incendie.

En 1813, la responsabilité fut limitée pour la première fois à l'égard des tiers, c'est-à-dire des autres navires et de leurs cargaisons, par une loi disposant que les propriétaires de navires ne seront pas responsables des pertes ou dommages causés, sans leur participation, soit aux marchandises transportées sur leurs navires, soit aux autres navires et aux cargaisons à bord de ceux-ci, au-delà de la valeur du navire et du fret, à évaluer par les juges. Pour cette évaluation, à quel moment fallait-il se placer ? La loi ne le disait pas, mais la jurisprudence se fixa définitivement en ce sens, qu'il fallait se placer *avant* l'accident donnant naissance aux actions.

L'article 504 du *Merchant Shipping Act* de 1854 décida ensuite que la responsabilité du propriétaire de navire était limitée, en cas de perte de vie ou de propriété, à la valeur du navire et de son fret (*toujours avant l'accident*) (1), en ajoutant qu'en cas de perte de vie, la valeur ne pourrait pas être appréciée à moins de 15 livres par tonne. « Ce chiffre minimum parait avoir été fixé sur cet argument assez singulier qu'un navire à passagers ne devait pas coûter moins de 15 livres par tonne, et qu'au point de vue de l'intérêt

(1) Nous insistons sur les mots *avant l'accident* parce que certains auteurs, ayant compris qu'il s'agissait de la valeur après le sinistre, ont cru qu'à une certaine époque, l'Angleterre avait admis le système continental de l'abandon.

général, il n'était pas désirable d'offrir aux armateurs un motif de se procurer à un prix inférieur un navire pour passagers » (1).

Puis, l'*Act* de 1862 règle la responsabilité différemment, tout en conservant l'idée que l'armateur doit être responsable jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret avant l'événement. La valeur du navire fautif est fixée par la loi à forfait à 8 livres par tonne, s'il s'agit de dommage matériel, et le chiffre de 15 livres est adopté d'une manière fixe, en cas de dommage corporel, au lieu d'être, comme d'après l'acte de 1854, une évaluation *minima*. Cette double règle a passé sans modification dans le *Merchant Shipping Act* de 1894.

On ne défend guère la responsabilité supplémentaire de 7 livres, s'ajoutant à celle de 8 livres. « L'argumentation sur laquelle reposait le chiffre de 15 livres est devenue, aujourd'hui, inapplicable et surannée. Les propriétaires de navires sont en mesure de se mettre à l'abri, au moyen de contrats spéciaux, en ce qui touche leurs propres passagers, et, même s'il n'en était pas ainsi, ce serait une discussion oiseuse aujourd'hui, si l'on soutenait que les armateurs auraient intérêt à se procurer à bon marché des navires pour passagers de qualité inférieure pour s'épargner une portion de la prime inappréciable qu'ils auraient à payer pour couvrir leur responsabilité. Le supplément de 7 livres, en cas de perte de vie, est, au point de vue de la logique, insoutenable. » Ainsi s'exprime M. Owen. Mais, si cet auteur sacrifie volontiers cette règle de la loi anglaise, il demeure partisan très ferme de la méthode qui fixe la responsabilité au moment *qui précède* l'accident. Son argumentation se résume dans ces mots : les principes abstraits du droit et de la justice exigent que si un navire, par une faute de navigation, avarie ou détruit

(1) D. Owen.

la marchandise placée à bord d'un autre navire, le propriétaire du navire en faute indemnise complètement le propriétaire de la marchandise perdue ou avariée. Pour des raisons qui s'imposent, la loi anglaise a limité la responsabilité du propriétaire d'un navire à une somme égale à la valeur légale du navire en faute au moment de l'acte dommageable. Pourquoi irait-on plus loin ? Ce qui domine les esprits britanniques, c'est que le propriétaire du navire est un employeur, un préposant, qui devrait avoir normalement une responsabilité indéfinie pour les actes de son personnel naviguant. La justice permet bien au législateur de limiter cette responsabilité à la valeur du navire à l'état sain. Elle lui interdit de la laisser sombrer et périr avec le navire qui s'abîme dans les flots !

Comme, en France, on trouve parfois l'écho de cette manière de voir, on nous permettra de répondre que c'est abuser singulièrement des beaux mots de justice et d'équité que de les invoquer pour attribuer une sorte de suprématie morale au système britannique sur le système continental. Ils sont, en notre matière, aussi peu en place que si on les invoquait pour déclarer injuste ou contraire à l'ordre public la limitation de risque, qui résulte de la simple constitution d'une société à responsabilité limitée. Quand on voit les Anglais recourir au procédé de la *Single Ship Company*, c'est-à-dire du navire formant tout l'actif d'une petite société à responsabilité limitée, de telle sorte que tout le gage des créanciers peut disparaître avec le bâtiment, il nous semble qu'ils sont mal venus à critiquer le système continental qui ne fait, en somme, qu'organiser les choses comme si le navire constituait tout l'actif d'une petite société, commençant avec le voyage, finissant avec lui, et se renouvelant d'elle-même à chaque voyage nouveau. Du même coup, nous répondons aux divers auteurs qui paraissent considérer l'article 216 de notre code de commerce (ou les dispositions correspondantes)

comme une mesure de faveur exorbitante : s'il était supprimé, les grandes flottes modernes elles-mêmes pourraient se transformer en groupes de petites sociétés de genre gérées par les mêmes administrateurs assistés des mêmes auxiliaires. Ces combinaisons pourraient entraîner certaines complications, mais il suffit qu'elles soient possibles pour qu'on ne soit pas fondé à dire que le système continental crée pour le propriétaire du navire un privilège anormal. Non, le système séculaire qui a triomphé partout, hors en Angleterre, n'est point une conception inférieure, mais au contraire un germe de progrès, et le désir de l'unification ne saurait y faire renoncer les nations continentales.

L'Angleterre demeurera-t-elle une fois de plus isolée du reste du monde ? Chose étrange, malgré sa résistance, c'est elle qui fournit un exemple de la manière dont l'unité pourrait être réalisée. Retenons en effet ce qui se produit lorsqu'un navire anglais constitue tout l'actif d'une société à responsabilité limitée. Périt-il dans un sinistre occasionné par une faute de capitaine ? Les créanciers sont sans recours utile et les propriétaires sont libérés. Survit-il à un tel sinistre ? Ceux-ci ont la faculté de libérer leur navire par le paiement de la somme fixée par la loi. Ne peut-on trouver dans cette situation un motif d'espérer qu'on pourrait apaiser le conflit des systèmes, en créant une règle uniforme qui prévoirait les deux solutions et, à cet effet, maintiendrait le système continental, en ne retenant la limite britannique que pour la faire servir à l'amélioration de ce système ?

Les travaux du *Comité maritime international* vont montrer que cet espoir n'est pas chimérique.

III. Fusion des systèmes en conflit. — Lorsque le *Comité maritime international* s'empara de la matière qui nous occupe pour chercher à unifier les règles qui devaient la régir, beaucoup de personnes n'eurent qu'une confiance médiocre dans l'issue d'une telle entreprise. En 1897, à Bruxelles, M.

Douglas Owen n'avait-il pas déclaré que la divergence du principe anglais « responsabilité personnelle » et du principe continental « responsabilité de la propriété » s'élevait « comme un mur infranchissable en travers du chemin de la réforme »? Parmi les membres de la conférence réunie à Londres en 1899 pour étudier la possibilité d'une entente, beaucoup pensaient que ce mur ne serait jamais franchi.

Cependant, en 1897 également, au lendemain de la Conférence de Bruxelles, nous avions cru pouvoir suggérer (1) que ce serait sans doute une entreprise pratique que de poursuivre l'unification par le cumul des deux modes de libération respectivement offerts aux propriétaires de navires par les législations continentale et britannique. Chacun des deux systèmes, avions-nous dit, a des avantages et des inconvénients précisément inverses. L'un est favorable aux armateurs de navires de peu de valeur, et très dur pour ceux qui possèdent des bâtiments d'un prix élevé. L'autre a des caractères exactement contraires. Pourquoi ne retiendrait-on pas à la fois les deux modes de libération pour les offrir tous deux à l'option des intéressés, qui, selon les circonstances, recourraient à celui qui présenterait le plus d'avantage?

L'année suivante, l'idée d'une telle option se trouvait avoir été préconisée en Allemagne, et elle le fut, à la Conférence d'Anvers, par un membre anglais influent. En Allemagne, c'était la commission chargée par l'Association allemande de traiter la question qui avait proposé « de combiner les deux systèmes en ce sens que la responsabilité réelle de l'armateur sur la fortune de mer fût la règle et fût organisée d'après le système d'exécution du droit allemand; mais l'armateur ayant le droit, jusqu'au moment du paiement, de se libérer

(1) *Revue politique et parlementaire*, juillet 1897; *Journal du dr. intern. privé*, 1897, p. 697; *Revue intern. du dr. mar.*, XIII, p. 471. Ces études précèdent les réflexions qui nous ont amené à adhérer au système de la responsabilité réelle.

de toute responsabilité en payant le créancier à concurrence d'un montant, déterminé d'après le système anglais ». A la Conférence d'Anvers, c'était un armateur anglais, M. Glover, ancien président de la *Chamber of Shipping*, qui avait à son tour, après avoir critiqué le système anglais, émis l'opinion d'adopter le système continental de la responsabilité limitée au navire et au fret, avec un maximum de 8 livres par tonne (1).

A la Conférence de Londres, en 1899, à la suite de longues discussions dans lesquelles les membres continentaux s'étaient montrés résolus à ne point céder sur le principe de la responsabilité résidant dans le navire (2), des membres anglais ont été amenés à présenter le système de l'option comme la solution la meilleure, en réservant toutefois la question des vies humaines et dommages corporels. La proposition vint de M. Mac Arthur, membre du Parlement, qui se plaça au point de vue pratique :

« Sans entrer dans les détails, dit-il, l'idée anglaise est que c'est la valeur avant l'abordage dont il faut tenir compte. L'idée continentale est que c'est la valeur après l'abordage. J'estime, quant à moi, qu'il n'y a aucune raison de principe pour se décider dans un sens ou dans l'autre. Mais, au point de vue pratique, je suis favorable au système continental. Je ne parle ici qu'en mon nom personnel et je dis qu'il est raisonnable et pratique que, dans un commerce aussi aventureux que l'exploitation des navires de mer, on ne risque de perdre que les valeurs qu'on a exposées au péril. Cette notion de la fortune de mer me paraît très intelligente et très équitable. Tout ce que je désire, c'est que nous n'entamions pas la question des lésions corporelles, parce que je crains que

(1) Bulletin n° 4 du *Comité maritime international.*

(2) Bulletin n° 6 du *Comité maritime international.* Voir discours de MM. Edmond Picard, Laeisz, Boissevain, Ortmans, Musnier.

nous ne soulevions trop d'objections. Laissant de côté la question de lésions corporelles, je propose d'accepter le système de l'abandon, mais avec cette réserve que la loi anglaise constituera un maximum en ce sens que l'armateur *aura le droit, ou* d'abandonner le navire, *ou* d'abandonner 8 ou 15 livres sterling par tonne, selon le cas. »

Vainement, M. Raikes vint-il inviter ses compatriotes à se méfier du présent offert par les Continentaux comme les Troyens eussent dû se méfier des dons des Grecs. Vainement, M. R. G. Marsden vint-il dire aux Continentaux soumis au système français : soyez avec nous pour adopter la règle anglaise, puisque vous admettez la responsabilité personnelle (1). La motion de M. Mac Arthur, appuyée par M. Gray Hill, qui déclara qu'elle comprenait tout ce que les Anglais pouvaient s'assimiler du système continental, fut adoptée à l'unanimité, moins cinq voix anglaises sur quinze, et une abstention d'un membre américain. Le procès-verbal relate la résolution prise dans les termes suivants :

La Conférence recommande, comme loi universelle maritime, la règle suivante, applicable à tous dommages matériels occasionnés par le navire, soit à des choses flottantes, soit à des objets fixes ou terrestres :

« Le propriétaire du navire aura le choix de se décharger de toute responsabilité,

» Soit par l'abandon du navire et du fret,

» Soit par le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire.

» La question des réclamations pour perte de vie et lésions corporelles est réservée ».

---

(1) L'observation de M. Marsden doit donner à réfléchir à ceux qui seraient tentés de préférer le système français au système allemand. On n'est point sur un terrain solide quand on admet la responsabilité personnelle, sauf libération par abandon. On est, au contraire, sur un terrain inattaquable quand on s'en tient à la responsabilité purement réelle.

A la suite de la Conférence de Londres, M. Mac Arthur a présenté à la Chambre des communes un projet de loi dont l'une des dispositions, la seconde, tendait à consacrer le système de l'option. Malheureusement, il limitait sa proposition aux litiges entre anglais et étrangers (1). C'est pourquoi il échoua. Il fut vivement critiqué à ce sujet à la Chambre des communes (21 mars 1900) par l'Attorney général, sir Richard Webster (depuis Lord Alverstone). « Il semble, dit celui-ci,

---

(1) Cette proposition était ainsi conçue :

« 1° Quand, par suite de faute dans la navigation ou le *management* d'un navire anglais, sans la faute ou la participation des armateurs, des dommages corporels sont causés à une personne transportée sur un navire étranger, ou des pertes ou des dommages ont été causés, soit à un navire étranger, soit aux objets d'une nature quelconque à bord d'un navire étranger ou à un bien situé dans un pays étranger (autre qu'un navire anglais ou les objets à bord d'un navire anglais), les propriétaires d'un tel navire anglais ne seront pas responsables au-delà de la valeur de ce navire *après* l'événement qui a donné naissance à la responsabilité et au fret en cours, *ou* au-delà du montant fixé par la section 503 du *Merchant Shipping Act* de 1894.

» 2° Quand, par suite de faute dans la navigation ou le *management* d'un navire étranger sans la faute ou la participation des armateurs, des dommages corporels sont causés à une personne transportée sur un navire anglais, des pertes ou dommages sont causés soit à un navire anglais, soit aux objets d'une nature quelconque à bord d'un navire anglais, soit à un bien situé dans le Royaume-Uni, les propriétaires de ce navire étranger ne seront pas responsables au-delà de la valeur de ce navire *après* l'événement qui a donné naissance à la responsabilité, et au fret en cours, *ou* au-delà du montant fixé par la section 503 du *Merchant Shipping Act* de 1894. »

Sur cette proposition, voir notre communication intitulée : *Suite donnée à la principale résolution de la Conférence de Londres* et la lettre de M. Musnier à M. Louis Franck (*Revue intern. du dr. marit.*, XVI, p. 116 et 119).

Le projet de M. Mac Arthur contenait une autre disposition ayant pour objet d'étendre la limite actuelle de la responsabilité aux cas de dommages causés à des ouvrages attenant à la terre. Le travail législatif a simplement abouti à une loi un peu singulière, celle du 6 août 1900, au sujet de laquelle nous renvoyons à notre notice accompagnant sa traduction dans l'*Annuaire de législation étrangère* de 1901.

qu'on ne puisse rétrograder davantage que d'adopter un projet qui fait une distinction entre les navires anglais et les navires étrangers, non pas sur le fondement que notre loi est injuste, mais parce qu'on ne peut obtenir devant un tribunal français l'application de la mesure de justice souhaitée. Je ne crois pas qu'aucun comité ait demandé cela. La question est de savoir s'il faut limiter la responsabilité. Si on est d'accord pour la limiter, il faut la limiter de même à l'égard de tous. Il serait très fâcheux de faire une distinction entre les navires anglais et étrangers en ce qui touche la responsabilité ». Il fut déclaré que le gouvernement s'opposerait à l'adoption du bill, si la deuxième disposition était maintenue. Dans ces conditions, cette disposition fut retirée. Ainsi l'insuccès provisoire de la proposition inspirée par la Conférence de Londres vint de ce que, créant une distinction, elle tendait à l'application de règles différentes selon la nationalité des parties en cause. Il semble que l'opposition faite à ce projet eût disparu, si la règle posée avait été générale, conformément à la résolution de la conférence. Quoi qu'il en soit, il est important de retenir que cette résolution a été suivie de très près d'une proposition législative.

Dans sa conférence de Paris, en 1900, le Comité maritime international a examiné quel devait être l'étendue d'application du principe de l'option et il a posé les règles suivantes :

La solution adoptée par le Congrès de Londres quant à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires doit s'appliquer :

1° Aux dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes quelconques ;

2° Aux contrats conclus même par le propriétaire du navire, dès que leur exécution rentre dans les fonctions légales du capitaine, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la violation de ces contrats est due à une personne de l'équipage ou non, le cas de faute personnelle du propriétaire seul excepté.

3° La limitation de la responsabilité ne doit pas s'étendre aux gages du capitaine et de l'équipage.

Dans sa conférence de Hambourg, en septembre 1902, le Comité maritime international a déclaré confirmer ses précédentes résolutions.

Nous terminerons sur ce sujet en développant les avantages du système de l'option et en recherchant quelle serait sa meilleure formule. Insistons d'abord sur les mérites de cette solution (en supposant qu'on entende par système de l'abandon celui de la responsabilité réelle). Si le navire fautif est perdu, le propriétaire ne peut être recherché, ainsi que l'admettent déjà les législations continentales. S'il est intact, le propriétaire peut le libérer en payant ou en déposant la somme fixée à forfait, par la loi, selon la détermination anglaise. Il y a là un avantage certain pour les propriétaires de navires de grande valeur. Cet avantage se justifie pleinement : les navires dont la navigation mérite le plus d'être encouragée sont les mieux construits, les plus solides, les plus neufs, partant ceux dont le prix est le plus élevé. Il est bon que la responsabilité ne croisse pas avec la valeur, mais qu'au contraire elle ne puisse dépasser le montant de la valeur moyenne des navires, afin qu'elle ne soit pas un obstacle aux améliorations dispendieuses sous le double rapport du bien-être des personnes transportées et de leur sécurité.

La solution adoptée présente, d'autre part, un avantage pratique très grand pour la navigation en général, en ce sens qu'elle permet une libération immédiate du navire à la suite d'une collision. De plus en plus, la marine marchande doit être affranchie de toute entrave de nature à ralentir ses opérations : les arrêts dans les ports, au delà du temps strictement nécessaire pour le chargement, le déchargement, les réparations, sont néfastes pour l'armement et la cargaison ; de plus, s'il s'agit de navires postaux, ils compromettent des intérêts considérables, qui ne sont pas seulement ceux de

l'armateur et des chargeurs. Dans ces conditions, mauvaise est la législation qui, pour sauvegarder l'efficacité de recours éventuels, permet la saisie conservatoire du navire, sans donner à l'armateur le moyen de dégager immédiatement son navire par la dation d'une caution. Aujourd'hui, la mainlevée d'une telle saisie est obtenue par la dation d'une sûreté pour une somme à arbitrer par les juges après expertise. Quelle que soit la célérité apportée à cette procédure, elle est encore beaucoup trop longue. Il ne suffit pas d'épargner une immobilisation pendant quelques jours. Il faut que le navire puisse repartir sans être retenu, ne fût-ce que quelques heures. La détermination légale d'un maximum de responsabilité procure ce bénéfice. Si d'une manière générale, en matière commerciale, tout forfait est un bienfait, dans la matière dont il s'agit, la limitation forfaitaire donne un bienfait inappréciable : celui de permettre au navire saisi de se dégager sur l'heure et de poursuivre son voyage.

La fixation légale peut rencontrer des adversaires de la part des propriétaires de navires d'une valeur inférieure à la limite adoptée. Pour leur donner satisfaction, il n'y aurait aucun inconvénient à permettre au propriétaire de libérer aussi son navire par le paiement de la valeur de ce bâtiment, déterminée par experts, ainsi que l'avait proposé M. Autran dans une disposition qui a été adoptée par l'Association française du droit maritime (1). On aurait ainsi un double mode de libération du navire.

C'est ce qui a été très heureusement proposé par M. de Valroger, dont la solution combinait celles qui avaient été séparément présentées (2). Moins simple, cette solution mé-

---

(1) Voir *Les premiers travaux de l'Association française du droit maritime*, *Journal du droit international privé*, 1898, p. 467.

(2) Le propriétaire de navire est civilement responsable, etc...

Toutefois, il peut s'affranchir de cette responsabilité de l'une des trois manières suivantes :

rite les suffrages de tous ceux qui veulent améliorer la loi maritime en favorisant la marine marchande, puisqu'elle répond aux besoins respectifs des différents genres de navigation.

Ainsi, chacun apporte sa pierre à l'édifice à construire. Que l'on retienne donc les deux modes de libération du navire. Mais M. de Valroger conservait la fâcheuse formule de l'article 216 du code de commerce (le propriétaire de navire est civilement responsable, etc...). Nous estimons qu'il faut énergiquement la proscrire, qu'il faut adopter le principe du code allemand, en profitant de l'excellente formule déposée dans ce code, et ajouter à cette formule la faculté, pour l'armateur, de libérer son navire, à son choix, soit par le paiement de la valeur du bâtiment et du fret, soit par le paiement d'une somme déterminée à forfait.

B. — Limitations contractuelles

Les responsabilités de l'armement font l'objet de limitations ou d'exclusions conventionnelles qui doivent être étudiées à côté des limitations légales. Les développements qui précèdent sur ces dernières, c'est-à-dire, en définitive, sur la nature de la responsabilité du propriétaire de navire, auront contribué par avance à nous permettre de dégager le sens des conventions qui touchent à cette responsabilité.

C'est en nous plaçant au point de vue de la jurisprudence française que nous examinerons ces clauses et leur portée. Puis, comme elles ont provoqué dans le monde commercial

---

1° Par l'abandon effectif du navire et du fret ;

2° Par le paiement de la valeur du navire et du fret ;

3° Par le paiement d'une somme fixée à forfait, à tant par tonneau, d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique. (Avant-projet de M. de Valroger, *Revue intern. du dr. mar.*, XV, p. 256.)

une agitation qui s'est plusieurs fois ravivée, nous signalerons quel a été le mouvement des idées en cette matière.

I. — A prendre les choses à un point de vue général, on constate qu'il s'est opéré, dans le courant du XIXe siècle, un déplacement très intéressant des responsabilités, par l'effet des conventions relatives aux transports maritimes, en même temps que par celui des assurances sur marchandises (assurances sur facultés). Peu à peu, dans les chartes-parties et dans les connaissements, ont été insérées des clauses qui affranchissaient les armateurs de conséquences diverses des responsabilités que la loi, par tradition, faisait découler du contrat de transport. Simultanément les assureurs maritimes ont assumé la charge des mêmes conséquences. Leur garantie s'est trouvée substituée à celle des armateurs, et la substitution ainsi opérée, par suite du jeu combiné des contrats respectivement conclus par les chargeurs, avec ceux-ci d'une part, avec ceux-là de l'autre, est un des phénomènes curieux de l'histoire de l'industrie des transports maritimes.

Aujourd'hui, les connaissements comprennent de très nombreuses clauses limitant ou excluant les responsabilités que la loi commune faisait peser sur le transporteur maritime.

Les unes sont simplement limitatives des dommages-intérêts : elles constituent des clauses pénales dont la validité ne saurait être contestée (1). Les autres sont en apparence

(1) La validité des clauses de ce genre a été consacrée notamment par les décisions suivantes : Seine, 1er octobre 1892 (Salomon et Lévy c. Compagnie des Messageries Maritimes), *Revue intern. du dr. mar.*, VIII, p. 326 ; Marseille, 9 février 1900 (Gondinet c. Compagnie des Messageries Maritimes), *ibid.*, XV, p. 773 ; Cour de Tananarive, 29 mars 1901 (Compagnie des Messageries Maritimes c. Legras), *ibid.*, XVII, p. 47. Cf. les nombreuses décisions relatives aux limites de responsabilité en cas de perte de bagages de passagers, notamment Cass. civ., 16 mars 1896, S. 96, 1, 261. Consulter Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 227.

exclusives de la responsabilité (exemple : l'armateur et le capitaine ne sont pas responsables du coulage des liquides, du bris des objets fragiles, de la rouille, des avaries causées par les rats, la vermine, le contact ou l'évaporation des autres marchandises, etc.). Elles ont seulement pour effet, d'après une jurisprudence constante affirmée depuis 1874 par de très nombreuses décisions, non d'affranchir le fréteur de toute responsabilité, mais de mettre à la charge de l'affréteur la preuve d'une faute précise et déterminée commise par le fréteur ou ses préposés. Cette formule un peu subtile serait, si l'on en croit d'ingénieux commentateurs, la résultante de règles sous-entendues sur la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle. Elle signifierait que la première de ces responsabilités disparaît, alors que subsiste la seconde, qui est d'ordre public et demeure hors de l'atteinte des conventions (1).

Nous nous rallions volontiers à cette interprétation. On peut remarquer qu'en tout cas la loi allemande attribue précisément à ce genre de clauses la même portée.

Quoi qu'il en soit, il est certain que, par suite des conventions, la garantie résultant de l'ancien contrat de transport a disparu. Par contre, une autre garantie est offerte aux chargeurs : c'est celle qui résulte du contrat d'assurance, lequel les couvre contre les conséquences des clauses indiquées plus haut, de même que contre celles d'une autre clause qui comporte une mention spéciale : c'est celle par laquelle l'armateur déclare ne pas répondre des fautes ou négligences quelconques du capitaine ou de l'équipage. On remarquera que, tandis que les premières clauses sont des clauses d'irresponsabilité personnelle qui peuvent être invoquées par celui qui est assigné comme fréteur, capitaine ou

(1) Sur ces clauses et celles qui ne sont pas étudiées ici, cf. Govare et Denisse, étude précitée, *Revue intern. du dr. mar.*, XVII, p. 227.

armateur, cette nouvelle clause suppose, par son énoncé même, qu'elle ne protège que l'armateur.

En France, une jurisprudence aujourd'hui constante admet la validité de cette stipulation, en lui reconnaissant la portée absolue d'affranchir pleinement l'armateur de la responsabilité des fautes du capitaine. Cette jurisprudence très importante a son point de départ dans les conclusions formulées devant la Cour de Cassation en 1869 par le premier avocat général de Raynal (1).

Ces conclusions ont mis en lumière la séparation qui se fait à un moment donné de la personnalité de l'armateur et de celle du capitaine : elles ont montré ce dernier maître absolu à bord, échappant en fait comme en droit au contrôle de l'armateur, ayant d'ailleurs *une responsabilité propre* à l'égard des chargeurs, auxquels il a personnellement donné reçu de la marchandise, pouvant enfin être légitimement considéré par les parties comme seul responsable du transport maritime. Les mêmes conclusions faisaient ressortir comment, dans la pratique, la clause d'exonération des fautes du capitaine se combinait avec une assurance qui garantissait le chargeur contre les conséquences de ces mêmes fautes. Cette thèse a été consacrée formellement pour la première fois par la Cour de Cassation dans son arrêt du 14 mars 1877 (2). Depuis cette époque, la jurisprudence de la Cour suprême n'a pas varié, et toutes les cours d'appel s'y sont ralliées, y compris celle de Bordeaux, qui a longtemps résisté et qui s'est soumise le 7 décembre 1892 (3).

L'extrême concision des arrêts de la Cour de Cassation a souvent rendu difficile, en cette matière comme en d'autres, la tâche de ceux qui ont voulu interpréter et développer sa

(1) Voir ces conclusions sous Civ. cass., 20 janvier 1869, P. 1869, 247.

(2) Civ. rej., 14 mars 1877, affaire du *Volga*, des Messageries Maritimes, D. 77, 1, 449, S. 79, 1, 423.

(3) *Revue intern. du dr. mar.*, VIII, 521.

doctrine. Pour nous, il nous semble qu'elle se comprend par les idées suivantes que nous avons indiquées déjà : la responsabilité que l'article 216 du code de commerce fait peser sur le propriétaire du navire est une responsabilité spéciale attachée à la propriété, cantonnée dans le patrimoine constitué par le navire et le fret; ce patrimoine est affecté à la garantie des actes accomplis par le capitaine dans la sphère de ses attributions légales et cette affectation est basée, non sur une nécessité d'ordre public, mais sur une simple présomption de volonté ; enfin, le capitaine, dans la sphère de ses attributions, a son autonomie et a une responsabilité propre.

Les arrêts rendus par la Cour de Cassation en 1900 et 1901 (1) nous paraissent devoir accréditer, encore plus que les précédents, cette interprétation des idées qui, d'après nous, servent de base à la doctrine qu'elle consacre. Précédemment elle avait décidé que le propriétaire de navire, pour pouvoir invoquer la clause d'exonération générale des fautes du capitaine, devait prouver que la perte ou l'avarie était imputable à une faute de celui-ci. D'après les arrêts auxquels nous faisons allusion, il n'a même pas besoin de faire cette preuve. Il suffit, pour son exonération, qu'il justifie avoir transmis la marchandise au capitaine ; dès lors, il n'y a plus en jeu que la responsabilité du capitaine « le défaut de représentation des marchandises, est-il dit dans l'un de ces arrêts, est légalement imputable à ceux qui en ont pris charge, et, par suite, aux capitaines qui en opèrent le transport ». N'est-ce pas là le développement normal des idées énoncées, en 1869, par M. de Raynal, sur la séparation des

(1) Civ. cass., 18 juillet 1900, Cie Générale Transatlantique c. Boulestin, *Revue intern. du dr. mar.*, XVI, 145 ; Civ. Cass., 2 janvier 1901, Anglo-Arabian and Persian Co c. Assouad frères, *ibid*, XVI, 465 ; Civ. Cass., 6 janvier 1902, Langstaff, Erhenberg et Pollak, c. Joannès-Couvert, *ibid*, XVII, 404.

responsabilités de l'armateur et du capitaine ? (1). On comprend aussi pourquoi la notion de la personnalité distincte du capitaine pour l'ensemble de ses attributions (2) avait amené la Cour de Cassation à refuser d'accueillir la distinction qui lui avait été proposée entre les fautes commerciales et les fautes nautiques (3).

Quelle est exactement la nature de la responsabilité propre du capitaine, ainsi proclamée ? Là-dessus, nous ne trouvons pas dans les arrêts des réponses explicites. Il ne semble pas, d'ailleurs, qu'on ait jamais posé complètement ce second problème devant la Cour suprême. Le capitaine s'engage-t-il personnellement comme transporteur ? Les obligations dérivant du connaissement résident-elles bien sur sa tête, de telle sorte qu'on puisse obtenir contre lui des condamnations exécutoires sur son patrimoine,ou bien n'y a-t-il, en somme,que le navire d'engagé ? Et,en supposant que le capitaine ne s'engage pas personnellement au point de vue contractuel, que décider pour sa responsabilité extracontractuelle ? Si le droit commun permet de le poursuivre personnellement pour ses fautes intentionnelles, permet-il de le poursuivre de même pour les erreurs que peut commettre un homme capable et diligent, investi de la redoutable mission de conduire un grand navire ? Ces diverses questions ne sont pas élucidées par la jurisprudence.

La raison en est que, pour les négociants expéditeurs ou destinataires,l'assurance enlève à ces questions la plus grande partie de leur importance pratique. Ces négociants sont désin-

---

(1) M. de Raynal avait été jusqu'à comparer la situation du propriétaire du navire à celle du commissionnaire de transport qui transmet la marchandise à un transporteur et qui peut stipuler qu'il ne sera pas garant de celui-ci (c'est-à-dire écarter la convention de *ducroire* sous-entendue par la loi).

(2) Sur les origines de cette notion, cf. 4e partie, *Personnel.*

(3) Civ. Cass., 20 juillet 1891, *Rev. intern. du dr. mar.*, VII, 115.

téressés, au cas de perte ou d'avaries, par leurs assureurs, et ceux-ci, subrogés à leurs droits, n'ont pas poursuivi la solution de ces questions, soit parce qu'ils se trouvaient en présence de capitaines peu solvables, soit parce qu'ils avaient le sentiment qu'en définitive ils doivent supporter les conséquences des fautes non intentionnelles des capitaines, sans recours contre ceux-ci personnellement. Quoi qu'il en soit, les choses se passent en fait comme si les capitaines n'étaient pas engagés personnellement, ni au point de vue contractuel, ni au point de vue quasi-délictuel. On ne considère que la possibilité d'un recours contre l'armateur.

C'est en présence de la jurisprudence que nous avons rappelée sur la faculté pour le propriétaire d'écarter complètement la responsabilité spéciale qui dérive de sa qualité, que s'est produit le mouvement d'idées que nous avons maintenant à signaler.

II. — Ce mouvement tend à une distinction entre les fautes *nautiques* du capitaine et ses fautes dites *commerciales*. Tout le monde semble d'accord pour admettre que les premières sont pratiquement assimilables à des cas fortuits. Chargeurs et assureurs entendent au contraire que l'armateur réponde des secondes (du moins sur le navire et le fret) comme un transporteur ordinaire, sans pouvoir stipuler une exonération totale.

Le succès de cette distinction dans l'opinion a été aidé d'une façon notable par l'influence de la loi américaine du 1er février 1893 communément connue sous le nom de *Harter Act*. Aussi est-il utile d'insister sur les dispositions de cette loi, qui peuvent se résumer ainsi : 1° Il est interdit aux armateurs et à leurs représentants d'insérer dans les connaissements des clauses d'exonération pour les pertes ou avaries résultant de fautes ou négligences dans le chargement, l'arrimage, la garde ou la livraison des marchandises qui leur sont confiées. Toute clause de cette nature est nulle (art. 1er);

2° Il est interdit aux armateurs d'insérer dans les connaissèments des clauses tendant à diminuer ou à éluder leur obligation de faire diligence pour armer, équiper et approvisionner convenablement leur navire et pour le mettre en état d'accomplir le voyage projeté (art. 2); 3° Par contre, si cette obligation est pleinement remplie, les armateurs ne sont pas responsables des avaries ou pertes résultant de fautes ou d'erreurs dans la navigation ou la gestion du navire (*in navigation or in the management of the ship*) (art. 3).

La sanction des interdictions de cette loi consiste dans une amende de deux mille dollars au maximum, dont une moitié revient à la partie lésée par la violation de la loi et l'autre au gouvernement des Etats-Unis (art. 5).

Le *Harter Act* exonérant de plein droit l'armateur des fautes ou erreurs commises *in navigation or in the management of the ship*, dans la navigation et la gestion ou administration du navire, il importe surtout de déterminer la partie de ces termes. Cette portée est assez large d'après la jurisprudence. Ainsi, constitue une faute dans le *management*, le défaut de fermeture d'un hublot avec son tampon de fer (1); il en est de même du fait d'un maître d'équipage qui, en voulant accélérer l'écoulement des eaux qui ont rempli le gaillard d'avant, a percé par négligence un tuyau servant à cet écoulement (2). En somme, sont fautes de cette nature toutes les négligences commises, non seulement par le capitaine dans la direction nautique, mais encore par les hommes quelconques de l'équipage dans l'accomplissement des divers actes qui rentrent dans leurs fonctions.

Dans la mesure où il est rigoureux pour les armateurs, le

(1) Cour d'appel de circuit des Etats-Unis, 28 mai 1895, *Revue int. du dr. mar.*, XI, 369.

(2) Cour suprême de judicature de Londres, 6 février 1900, *ibid.*, XVI, 90.

Harter Act a été inspiré par les idées suivantes dont la discussion contient la trace. Son but, d'après M. Lind, rapporteur, a été de donner aux citoyens américains une protection contre les armateurs étrangers aussi longtemps que les Etats-Unis n'auraient pas de navires à eux pour les besoins de leur exportation en Europe. Il avait seulement pour effet, ajoutait M. Harter, d'ôter à quelques compagnies de navigation étrangères certains privilèges exercés par elles au grand désavantage du commerce américain. A cette époque (1892), les Américains n'avaient en vue, et très légitimement, que l'intérêt de leur exportation et ils trouvaient très naturel de défendre cet intérêt contre celui d'armateurs étrangers auxquels cette exportation fournissait un aliment. Depuis, la situation a changé et peut se modifier plus profondément encore. Il est possible que l'intérêt du futur armement américain amène un revirement de la législation dans la mesure où celle-ci lui serait défavorable.

Quoi qu'il en soit, telle est la loi qui a exercé son influence en Europe et sur laquelle on s'est basé en France pour réclamer du législateur la consécration de la distinction des fautes nautiques et des fautes commerciales et la prohibition des clauses d'exonération concernant les secondes.

Les demandes faites en ce sens ont été prises une première fois en considération par le gouvernement, qui a saisi la Chambre des députés, le 22 octobre 1895, d'un projet de loi ayant pour but de déclarer nulles et non avenues « toutes clauses qui tendraient à diminuer ou détruire les obligations résultant pour les armateurs du principe du contrat de transport qui consiste à délivrer les marchandises dans l'état où il les a reçues sauf les cas fortuits et de force majeure ». D'après ce projet, les armateurs n'auraient pu s'exonérer que des erreurs, négligences et fautes nautiques « résultant du commandement dans la manœuvre ou de l'exécution du comman-

dement » (1). Les armateurs n'ont pas eu de peine à démontrer que ce projet dépassait le but cherché, puisque la rigueur de ses termes tendait à proscrire même les clauses qui ont simplement pour effet de mettre la preuve d'une faute à la charge du destinataire. On a remarqué d'ailleurs que la situation qui serait faite aux armateurs français les mettrait dans un état d'infériorité par rapport à leurs concurrents étrangers, la plupart des jurisprudences étrangères européennes donnant effet aux clauses d'irresponsabilité des fautes du capitaine. Bien mieux, on leur faisait même une situation qui eût été beaucoup plus rigoureuse que celle qui résultait de la loi américaine de 1893. On a fait observer aussi que, si la jurisprudence française donnait théoriquement à la clause incriminée une portée absolue, en fait les armateurs n'en bénéficiaient guère précisément que pour les fautes nautiques. En effet, cette clause n'empêche pas l'armateur d'être personnellement tenu, soit quand il a commis lui-même une faute, soit quand il a ratifié la faute du capitaine, soit quand il en a profité. Il est facile de se rendre compte, par l'examen des nombreuses décisions rendues en cette matière, qu'une faute commerciale du capitaine est presque toujours accompagnée de l'une de ces circonstances et que, par suite, la clause d'immunité ne saurait guère profiter à l'armateur qu'à l'égard des seules fautes nautiques.

Enfin, a-t-on dit, les intéressés étant couverts par les assureurs et les polices mettant toujours à la charge de ces derniers le risque de baraterie, qui, en droit français, comprend toutes les fautes du capitaine et de l'équipage, il n'y a

(1) Sur les difficultés soulevées par ce projet, Voir nos études : *La liberté des conventions en matière de transports maritimes et les restrictions proposées*, *Revue politique et parlementaire*, 1895 ; *Le projet de modifications du titre VII du livre II du code de commerce*, *Rev. intern. du dr. mar.*, 1896 ; Voir aussi Compagnie des Messageries Maritimes, *Observations sur le projet de loi relatif aux connaissements*, 1896.

pas lieu de revenir sur le déplacement de garantie opéré et de doubler la sécurité offerte par le contrat d'assurance d'une seconde sécurité qui, en définitive, profiterait surtout aux assureurs subrogés aux droits des chargeurs indemnisés par eux.

Le projet dont il s'agit n'a pas eu de suite immédiate. Il est devenu caduc et pendant plusieurs années, l'agitation sembla calmée. On l'a vu renaître en 1902, en raison, tant des derniers arrêts de la Cour de Cassation, que de la menace des assureurs, faite conformément à la résolution prise dans leur congrès de 1900, de ne plus assurer certaines fautes commerciales. Un congrès de chargeurs, tenu à Marseille au mois d'octobre 1902, a adopté diverses règles tendant à empêcher les armateurs de s'exonérer des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage. Ces chargeurs ont demandé aux armateurs de s'entendre avec eux pour l'adoption de ces règles. A défaut d'accord, l'intervention législative devrait, d'après eux, être sollicitée.

En même temps, cependant, les exportateurs français se défendent de vouloir mettre l'armement français dans une situation d'infériorité par rapport à l'armement étranger. Cette prémisse doit être, en effet, hors de toute discussion. Alors on touche à un problème singulièrement difficile à résoudre. La plupart des jurisprudences étrangères admettent la validité des clauses d'exonération générale (1). Comment, dès lors, opé-

(1) Cf. en Allemagne, tribunal supérieur hanséatique, 28 février 1899, *Revue intern. du dr. mar.*, XV, p. 175, et la note ; en Angleterre, les décisions citées par Holman, *Handy Book for Shipowners and masters*, p. 100 ; en Belgique, Bruxelles, 24 déc. 1886, *ibid.*, II, p. 582 ; Cour de Cassation, 14 février 1895, *ibid.*, XI, p. 110 ; Anvers, 7 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 236 (le tribunal d'Anvers valide, d'autre part, la clause d'irresponsabilité pour tout dommage susceptible d'être couvert par une assurance, 28 septembre 1901, *ibid*, XVII, p. 633). En Italie, la clause d'exonération pour les fautes du capitaine a été déclarée valable par la Cour de Lucques, 16 octobre 1885, *ibid.*, II, p. 82 ; par la Cour de Cassation de Florence, 14 juin 1886 et

rer une réforme, tout en assurant la parité des situations ? On a suggéré, à cet effet, divers moyens consistant, d'une part, à déclarer nulles les clauses incriminées, d'autre part, à frapper le seul fait de la délivrance en France de connaissements portant ces clauses. Il a été répondu avec raison à cette suggestion que ces procédés seraient rendus vains par une clause attributive de juridiction à un tribunal étranger. Comme il paraît inadmissible que le législateur aille jusqu'à déclarer nulle également cette dernière clause, on doit conclure, à notre avis, qu'il n'est pas possible de résoudre le problème, dans les termes où il est posé plus haut, sans une entente internationale. Dans le champ universel ouvert à la concurrence des armateurs, une entente de ce genre peut seule permettre de réaliser des réformes qui ne compromettent pas la parité des situations (1).

§ 4. — *Charges éventuelles diverses.*

Divers événements, contre lesquels il est impossible à l'armateur de se prémunir, peuvent augmenter les charges de son exploitation, 1° soit en élevant le coût de certains objets de consommation; 2° soit en arrêtant les recettes pendant que les dépenses continuent à courir.

La crise des charbons, qui a commencé par la hausse de 1897, fournit un exemple célèbre de risques de la première

---

14 juillet 1887, *ibid.*, II, p. 731 et III, p. 763; par la Cour d'Ancône, 30 juin 1894, *ibid.*, X, p. 640; par la Cour de Gênes, 26 avril 1901, *ibid.*, XVII, p. 222.

(1) C'est dans le même sens qu'a conclu la Chambre de commerce de Hambourg, de concert avec celles de Brême et de Lübeck : « Des mesures législatives prises par l'Allemagne, est-il dit dans un rapport de cette Chambre de commerce, n'apporteraient, en raison du caractère international et des affaires d'assurance qu'un remède restreint et, d'un autre côté, elles pourraient nuire sensiblement aux intérêts de l'armement et des assureurs allemands. Il faudrait une action parallèle des principaux États commerçants, pratiquement de tous. »

catégorie. En 1897, le prix du charbon s'est accru en moyenne de 98 centimes par tonne. Il s'est encore accru, en 1898, de 1 fr. 73 ; en 1899, de 1 fr. 17 ; en 1900 de 2 fr. 86 ; en 1901 de 1 fr. 77. Cette progression a abouti à une différence de 8 fr. 51 par tonne, entre 1896 et 1901. Pour la Compagnie des Messageries Maritimes, cette hausse a donné lieu à un surcroît de dépenses, en 1901, de 8.673.600 francs.

Logiquement, de tels surcroîts de dépenses devraient entraîner des relèvements corrélatifs des frets. Mais il n'en est pas toujours ainsi et le relèvement des frets n'a pas coïncidé avec la hausse des charbons.

Parmi les risques de la deuxième catégorie, il faut citer les grèves et les quarantaines.

Les risques de grèves sont devenus de plus en plus redoutables à la fin du dix-neuvième siècle et au commencement du vingtième. Parmi les grandes grèves d'ouvriers de port ou de marins, il faut citer celles de Londres (1889), de Hull (1893), de Rotterdam (1896), de Hambourg (1896-1897), de Marseille (1900 et 1902) (1). M. Gillès de Pélichy indique, d'après des documents officiels, que dans leur ensemble les pertes occasionnées par la grève de Londres en 1889 furent évaluées à 70.000 livres par jour. Les armateurs ont dû en supporter une partie appréciable. A Marseille, en 1900, la grève a occasionné des pertes considérables aux armateurs. Le mouvement avait éclaté presque simultanément au Havre à Dunkerque et à Rouen, et on vit y prendre part à la fois des marins, des chauffeurs et les ouvriers des ports. On a vu alors, à Marseille, des paquebots postaux arriver dans le port et repartir sans avoir pu décharger leur cargaison. Toutes les pertes qu'entraînent de telles grèves sont impossibles à chiffrer exactement. On peut affirmer seulement qu'elles sont

(1) Sur les grèves de Marseille, voir *Revue pol. et parl.* du 10 janv. 1903, p. 183 et suiv.

considérables, abstraction faite des augmentations de salaires qui peuvent en être la conséquence.

En résumé, les grèves des marins, chauffeurs et ouvriers des ports constituent des risques qui étaient à peu près inconnus jadis et qui sont devenus de plus en plus graves, en raison de l'organisation des travailleurs (1) et de plus en plus onéreux pour les armateurs, en raison de l'accroissement du montant des capitaux engagés dans les navires.

Mais l'un des plus grands fléaux de l'industrie des transports maritimes aura été et est encore l'ensemble des mesures sanitaires édictées par les gouvernements.

Les quarantaines ont fait perdre aux armateurs, aussi bien qu'aux négociants, des sommes énormes. Les incidents qui se rattachent à la période où le choléra à sévi à Marseille, en 1884 et 1885, prouvent assez, par exemple, combien les mesures sanitaires sont désastreuses (2).

Heureusement, on a reconnu la nécessité d'accords internationaux pour assurer l'efficacité des mesures sanitaires tout en atténuant leurs rigueurs. Une première conférence de Paris, en 1851, inaugura le principe des mesures uniformes.

La Conférence de Constantinople en 1866 formula les règles des quarantaines scientifiques. La Conférence de Vienne, en 1874, proposa la création d'une commission permanente des épidémies. La Conférence de Rome, en 1885,

---

(1) Sur l'organisation des travailleurs des ports, voir les travaux de M. Gillès de Pélichy, *loc. cit.*, qui cite notamment la « fédération internationale des marins et des travailleurs des ports et entrepôts, l'union des dockers à Londres et la fédération des ouvriers des ports allemands ». Voir aussi Paul de Rousiers, *Le Trade unionisme en Angleterre.*

(2) Voir *Les quarantaines en 1884, Lettre de la Chambre de commerce de Marseille à M. le ministre du commerce* (Marseille, 1885) et les détails fournis par M. Charles-Roux, *Notre marine marchande*, p. 268 et s. Pendant le deuxième semestre de 1884, Marseille a perdu à l'entrée et à la sortie 3.233 navires et 1.347.875 tonnes, soit 30 et 27 °/₀ des mouvements enregistrée, l'année précédente, pour la même période.

établit les règles d'un code sanitaire international « composé de prescriptions rationnelles, modérées et uniformes, qui pourraient servir de base à une entente ultérieure ». La Conférence de Venise, en 1892, interdit la communication directe des régions contaminées de l'Inde et de l'Extrême-Orient avec l'Egypte, la Méditerranée et l'Europe ; elle atténua la rigueur des prescriptions sanitaires et les rendit plus sûres. La Conférence de Dresde, en 1893, appliqua aux frontières des divers Etats de l'Europe les principes acceptés à Venise.

Une autre conférence, qui eut lieu à Paris en 1894, a continué l'œuvre des précédentes. C'est à la suite de cette conférence qu'a été élaboré en France un important règlement, le règlement de police sanitaire du 4 janvier 1896. Ce règlement, dit M. le professeur Proust, constitue un progrès considérable au point de vue de la facilité de notre navigation et de nos relations commerciales, sans compromettre les intérêts de la santé publique. Il ne convient point d'entrer ici dans le détail de ce règlement. Il nous suffit de constater que, grâce aux mesures prises, la charge si onéreuse résultant des mesures sanitaires tend à s'atténuer (1).

---

(1) Sur cette matière, voir *L'orientation nouvelle de la politique sanitaire*, par M. le professeur Proust.

CHAPITRE II

LES RESSOURCES

SECTION Ire. — Aliment et recettes ordinaires.

§ Ier. — *Aliment.*

L'aliment de l'industrie des transports maritimes, qui comprend les personnes et les choses si diverses transportées par mer, pourrait fournir un inépuisable sujet d'étude. Notre dessein n'est pas d'entreprendre l'examen de cet aliment dans sa variété, mais seulement, après avoir constaté qu'il s'est accru dans des proportions considérables (1), de grouper, en un aperçu d'ensemble, les causes diverses dont il nous parait le plus intéressant de noter l'influence.

Diverses de ces causes ont déjà été étudiées dans d'autres parties et il suffira de les rappeler ici pour mémoire. Ce sont : l'admission presque universelle du principe de l'assimilation des pavillons ; le percement de l'isthme de Suez ; la transformation et le perfectionnement des navires eux-mêmes qui, plus nombreux, plus grands, plus rapides et relativement plus économiques, ont attiré à eux, par les avantages qu'ils procuraient, un aliment de plus en plus considérable (2) ;

(1) D'après Mulhall, *Industries et richesses des nations*, la progression des quantités totales effectives portées par vapeurs et voiliers, en admettant qu'une tonne de vapeur soit l'équivalent de trois tonnes de voiliers, aurait été, en millions de tonnes, la suivante : en 1848, 16 1/2 : en 1873, 27 ; en 1881, 34 ; en 1891, 49 ; en 1898, 62 1/2. (Cf. Corthell, *Le commerce maritime.*)

(2) Comme perfectionnements particuliers ayant été la cause d'un aliment de transport entièrement nouveau, on peut citer ceux qui sont relatifs

la création, avec ces navires, de lignes régulières (1).

Il y a d'autres sources d'aliment sur lesquelles il importe d'insister.

I. *Le développement des voies ferrées et leur connexion avec les lignes de navires.* — Cette double cause aura eu, dans le courant du XIXe siècle, une influence considérable sur le développement de l'aliment des transports maritimes. Cette influence s'est fait sentir dans presque tous les pays, mais tous n'ont pas su faire servir avec la même efficacité les chemins de fer à la prospérité de l'industrie des transports maritimes. Parmi ceux qui ont su le mieux les utiliser au profit de cette dernière, figure l'Allemagne. Non seulement elle a, comme la plupart des pays, des tarifs d'exportation avantageux (2), mais encore elle fait servir plus direc-

---

à la conservation des viandes et des denrées périssables, fruits, beurre, etc... Les navires frigorifiques ont, en un certain sens, créé eux-mêmes leur aliment.

(1) Sur ce point, nous pouvons renvoyer à ce qui a été dit à l'occasion des lignes postales régulières (1re partie, p. 109 et 110).

(2) Il y a un tarif spécial n° 1, applicable aux marchandises de toutes sortes, en fer et en acier, même si ces métaux sont combinés avec d'autres, et dont voici quelques données :

En provenance de pour Hambourg.	Tarif.	Sans condition de tonnage.	5.000 k.	10.000 k.
De Chemnitz . .	Tarif général.	M. 4.30	3.22	2.15
—	— d'exportation.	3.22	2.37	1.38
De Munich . . .	— général	6. »	5.61	3.76
—	— d'exportation.	5.61	4.16	2.38
De Berlin. . . .	— général.	2.96	2.07	1.38
—	— d'exportation.	2.07	1.52	0.96
De Hanovre. . .	— général.	2.06	1.41	0.93
—	— d'exportation.	1.41	1.03	0.71
D'Aix-la-Chapelle.	— général.	5.36	3.34	2.23
—	— d'exportation.	3.33	2.46	1.42
De Peine. . . .	— général.	2.22	1.43	0.95
—	— d'exportation.	1.43	1.01	0.72

Il y a, d'autre part, le tarif spécial n° 2 pour le fer en barres, le fer façonné, etc., la tôle de fer, les rails, les traverses, vis, écrous, éclisses, es-

tement à l'essor d'une partie de l'armement allemand, la *Levante Linie* et l'*Ost-Afrika Linie,* le système des tarifs combinés préférentiels (1). On ne saurait trop insister sur cette manière ingénieuse d'aider à la fois le commerce d'exportation allemand et l'armement.

Voici un autre trait à retenir. Bien que chaque Etat conserve son indépendance dans l'administration de ses chemins de fer, une grande unité de vues préside à leur coordination. Tous les raccords désirables existent, et l'organisation des trains sur les lignes transversale sest bien conçue. En outre, ces lignes possèdent des trains accélérés qui permettent de franchir de grandes distances sans transbordement pour aboutir à un port comme Hambourg. Grâce à une entente étroite des différentes industries de transport, des exportateurs viennent facilement chercher jusqu'en Bohême du fret pour le Congo. D'autre part, le matériel en wagons est considérable.

En France, il y a bien certains tarifs d'exportation avantageux. Mais c'est seulement en 1903, longtemps après l'application qui en a été faite en Allemagne, qu'il a été question de créer des tarifs préférentiels pour les marchandises à exporter par des lignes de navigation françaises (2).

---

sieux, barreaux de grille non emballés, qui, pour les lots de 10.000 kil. et par 100 kil., présente les différences suivantes :

	Tarif général.	Tarif d'exportation.
De Chemnitz à Hambourg. . . .	M. 1.70	M. 1.11
De Munich à —	2.95	1.91
De Berlin à —	1.10	0.73
De Hanovre à —	0.75	0.52
D'Aix-la-Chapelle à —	1.75	1.14

Il y aussi un autre tarif spécial pour le sel gemme.

(1) V., à ce sujet, 1re partie, p. 148 et s..

(2) Il est à peine besoin d'indiquer que ces tarifs ne sont nullement incompatibles avec les traités ou les lois qui proclament le principe de l'assimilation des pavillons.

Malgré des progrès notables réalisés à divers points de vue, bien des améliorations ont été suggérées, qui, tout en favorisant l'exportation, serviraient du même coup l'armement. Ainsi on pourrait chercher à simplifier les tarifs. « Ce qui frappe d'abord l'observateur, dit un rapport présenté à la Chambre des députés (1), lorsqu'il cherche à se rendre compte des tarifs de chemins de fer français, c'est leur multiplicité. Le volume qui les renferme défierait la patience et la sagacité d'un bénédictin. C'est ensuite la diversité de leur taux, d'une compagnie à l'autre, de telle sorte qu'il est vrai de dire que les circonscriptions territoriales des réseaux des grandes compagnies sont comme les circonscriptions douanières de nos anciennes provinces, qui constituaient autant de barrières intérieures.

» L'expéditeur français se trouve donc à la merci de telle ou telle compagnie ainsi que des intermédiaires nombreux préposés par elle à la circulation des marchandises, surtout quand ces dernières doivent emprunter plusieurs réseaux. »

Le prix moyen demandé à la tonne pour le parcours d'un kilomètre peut varier de 41 millimes 7 (réseau du Nord) à 55 millimes (réseau de l'Ouest), soit une différence de 15 millimes ou 32 p. 100. Les tarifs communs ne font pas disparaître les inconvénients résultant de cette diversité (2).

La distribution des voies ferrées sur le territoire français n'est pas conçue de manière à faciliter l'adduction dans nos ports principaux des marchandises mises en mouvement par les grands courants commerciaux. On ne semble pas s'être soucié suffisamment des communications entre des points comme Marseille et Bordeaux, le Havre et Nantes. En se

(1) Rapport général fait par M. Aimond, au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi tendant à compléter l'outillage national, annexe n° 2599, séance du 5 juillet 1901.

(2) Rapport précité de M. Aimond.

préoccupant de faire converger toutes les lignes sur Paris, on a négligé des jonctions d'une grande importance.

La puissance de transport n'est pas non plus pleinement satisfaisante. En somme, il y a encore beaucoup à faire pour que le réseau des voies ferrées en France devienne pour l'industrie des transports maritimes le puissant pourvoyeur d'aliment qu'il devrait être (1).

---

(1) Au sujet de l'adduction des marchandises dans les ports par les voies ferrées, on ne saurait omettre de mentionner comment elle s'est trouvée parfois modifiée par de grands travaux tels que les tunnels passant sous les montagnes. Ainsi, autrefois, sur toute l'étendue de côtes situées à l'est de l'Adriatique appartenant à la Grèce et à la Turquie, il n'y avait qu'un seul port, Varna, en communication avec l'Europe centrale ; encore fallait-il un transbordement pour passer le Danube, à Routschouk-Giurgewo. Aujourd'hui le chemin de fer dessert Salonique, Dedeagatch, Constantinople, Bourgas, Constantza. Toutes ces villes, jadis tributaires de la France et de l'Italie, sont aujourd'hui inondées de produits autrichiens, allemands, belges. La conquête commerciale des Balkans par l'Allemagne est un des faits économiques les mieux constatés et les plus frappants de ces dernières années. Ses produits ont chassé par leur bon marché les produits de l'industrie française, seuls connus dans ces régions.

« Le percement des tunnels des Alpes, dit M. Aimond, a étendu cette influence au marché italien et complété ce vaste mouvement tournant qui tend à isoler Marseille en établissant des communications directes entre l'Europe du nord-ouest et la Méditerranée. »

Le percement du Mont-Cenis a porté une première atteinte à Marseille, qui s'est trouvée désormais plus éloignée de Genève que Gênes. Gênes est devenue alors le port le plus rapproché pour l'Allemagne du Sud. D'autre part, la distance de Calais à Brindisi étant diminuée de 471 kilomètres, on a fait passer par ce dernier port le service de la malle des Indes et de l'Extrême-Orient.

Le percement du St-Gothard, dont le tunnel a été inauguré en décembre 1881, et livré à l'exploitation en juin 1882, a eu également une influence fâcheuse sur le trafic de Marseille. Il lui a enlevé les expéditions d'Angleterre, de Belgique et de Hollande, que la voie du Mont-Cenis n'avait pas détournées. D'ailleurs, des chiffres éloquents révèlent immédiatement le détournement qui s'est opéré au profit de Gênes à la suite du percement du St-Gothard. Pendant les dix années qui ont précédé ce travail, le trafic de ce port n'avait augmenté que de 25.299 tonnes environ par an ; pendant les cinq années qui ont suivi, il a augmenté de plus de 285.000 ton-

II. *Le développement et la coordination des voies fluviales et les progrès de la batellerie.* — Ces causes sont connexes, mais distinctes. Il y a lieu de les rapprocher en les distinguant.

L'Allemagne offre le meilleur exemple du parti merveilleux qu'une nation peut tirer de ses voies fluviales pour la prospérité du commerce maritime. Elle est parvenue, par des effets persévérants, qui ont triomphé de conditions hydrographiques souvent défectueuses, à doter d'un magnifique réseau de voies navigables sa vaste plaine qui, de Cologne à Tilsitt, s'étend sur une longueur de 1.100 kilomètres. Sept fleuves ou rivières forment la trame de ce réseau ; dans le bassin de la Baltique : le Memel, le Pregel, la Vistule et l'Oder ; dans le bassin de la mer du Nord : l'Elbe, le Weser, l'Ems et le Rhin. Il s'agissait de tirer tout le parti possible de ces voies, en augmentant leur navigabilité et en les reliant entre elles. C'est ce qui a été entrepris avec une méthode remarquable.

Sur le Rhin, il a été dépensé 250 millions, non compris ses ports et leur outillage. On a dépensé 125 millions pour rectifier l'Elbe et l'Oder ; plus de 500 millions pour améliorer le Weser, la Fulda, la Wera, le Main, canalisé jusqu'à Francfort, le Neckar, de Mannheim à Heidelberg, et la Vistule.

Mais il s'agissait d'organiser la jonction des voies naviga-

---

nes : son mouvement a plus que décuplé. Par contre, on pouvait constater un double phénomène inverse dans le trafic marseillais, qui s'était accru par an, en moyenne, de plus de 154.000 tonnes, pendant les dix années qui ont précédé l'utilisation de la voie du Saint-Gothard, et qui a diminué, dans les cinq années qui ont suivi, de plus de 220.000 tonnes.

Le percement du Simplon (1905-1906) sera enfin une nouvelle cause de préjudice pour Marseille, au profit de Gênes.

(Sur les causes du développement du port de Gênes, dont le mouvement a atteint, en 1902, 11 millions de tonneaux en chiffres ronds, voir le rapport de M. de Clercq, consul général, *Moniteur officiel du commerce*, 2 avril 1903).

bles. Le gouvernement allemand a poursuivi l'exécution d'un programme qui comportait la jonction : de l'Elbe à la Trave, par un canal allant de Lauenbourg à Lübeck ; de l'Elbe à Wismar ; de l'Elbe à l'Oder, par deux voies distinctes, l'une empruntant l'Havel et le Finow-Kanal, l'autre, la Sprée ; de l'Elbe au Danube, par la Moldau ; du Danube à l'Oder, en suivant la March ; du Danube au Rhin, par le Main et le Ludwig-Kanal, élargi et approfondi ; enfin, le grand Mittelland-Kanal, c'est-à-dire le canal de l'Elbe au Weser et au Rhin formant une voie d'une longueur énorme qui partirait de Magdebourg, passant à Hanovre et à Minden et remonterait ensuite vers Dortmund et Ruhrort.

Une partie du programme a été accomplie. On a achevé le canal de Dortmund à l'Ems, avec son remarquable ascenseur pour bateaux à Henrichenbourg. Le 16 juin 1900 a eu lieu à Lübeck, en présence de l'empereur d'Allemagne, l'inauguration du canal de l'Elbe à la Trave, accessible aux plus grands bateaux de navigation intérieure et destiné à relier le bassin de l'Elbe, et, par lui, les bassins de la Moldau et du Danube, avec la mer Baltique. La Prusse a pris à sa charge le tiers de la dépense. Son gouvernement a continué, d'autre part, conformément à son programme, les travaux d'approfondissement de la voie navigable reliant Stettin à Swinemünde (6 millions de marks) et ceux de construction d'un canal maritime entre Pillau et Koenigsberg (12 millions de marks).

Quant au projet du grand canal de l'Elbe au Rhin (1), il n'a

(1) On attribue à Leibniz la première idée d'un canal de l'Elbe au Rhin. Dès 1810, le gouvernement westphalien proposait l'établissement d'une voie canalisée entre Dantzig et Paris. Les guerres qui suivirent firent oublier ce plan quelque peu chimérique. L'idée d'un canal central demeura dans les esprits, mais il faut arriver en 1840 pour rencontrer le premier projet sérieux. La navigation intérieure, menacée alors par la concurrence naissante des chemins de fer, subissait une crise. Un industriel westphalien, Friederich Harkort, proposa la création d'un canal de l'Elbe au Rhin

pas encore abouti à cause de l'opposition du parti agrarien, mais il est vraisemblable qu'il sera repris.

A côté des perfectionnements apportés aux voies fluviales, mais à part, il convient de mettre en relief, au point de vue qui nous occupe, les progrès de la batellerie. Si le trafic du port fluvial de Hambourg a décuplé depuis 1851, passant de 483.000 tonnes à 5.507.000, ce n'est pas seulement grâce au progrès de la navigabilité, c'est aussi en grande partie grâce au progrès du matériel de la batellerie et de ses méthodes d'exploitation économiques. En 1842, le bateau du plus grand type naviguant sur l'Elbe était un bateau de 150 tonnes, de 44 mètres de longueur sur 5 de largeur, avec 1m17 de tirant à pleine charge ; il exigeait un personnel de 6 ou 7 hommes. Actuellement le bateau du type normal est un bateau de 600 tonnes, de70 mètres de longueur sur 10 mètres de largeur, avec 1m60 de tirant à pleine charge ; il exige seulement un personnel de 3 ou 4 hommes. Les dépenses d'équipage ont diminué de 13 à 1, tandis que l'utilisation se trouvait augmentée, le nombre des voyages effectués étant presque double.

Pour l'Oder, les conditions sont encore plus médiocres, au point de vue de la navigabilité, que sur l'Elbe. On a 70 cen-

---

permettant aux chalands rhénans d'étendre leur trafic vers l'est. A ce moment les chemins de fer exigeaient de trop fortes dépenses pour qu'on écoutât les plaintes de la batellerie. Toutefois, Harkort, appuyé sur les syndicats de bateliers, mena la campagne avec persévérance. En 1850, un comité d'études se créa à Dormund ; en 1856, il remettait au ministère des travaux publics un projet, accompagné d'une pétition du Landtag de Westphalie ; le gouvernement fut contraint de tenir compte de l'agitation créée en faveur du canal. En 1863, paraissait le plan officiel d'une voie navigable de Ruhrort à Minden. En 1869, Harkort fondait l'association centrale pour l'extension des canaux et des rivières navigables (Central Verein für Hebung der deustchen Fluss-und-Kanalschiffart) qui est devenue depuis le grand centre d'organisation de la batellerie allemande. Telle fut l'origine du mouvement qui s'est développé sous l'empire (Cf. rapport précité de M. Aimond).

timètres aux basses eaux moyennes. La navigation ne s'effectue guère que durant les deux tiers de l'année, et les bateaux ne peuvent porter charge pleine, avec 1 m 40 de tirant, que pendant deux mois. Néanmoins le trafic à distance entière a passé de 240.000 tonnes en 1875 à 1.900.000 en 1895, en aval de Breslau. Sur le Rhin, qui offre des profondeurs plus considérables, naviguent d'énormes bateaux à grandes dimensions horizontales et à fond plat ; tel bateau de 2.050 tonnes n'a que 45 centimètres de tirant d'eau à vide et 2 m 66 en pleine charge, avec une longueur de 88 mètres et une largeur de 12. On voit des remorqueurs puissants mener de Rotterdam à Cologne des trains contenant de 4 ou 5.000 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 400 à 500 wagons.

Au progrès de la batellerie a contribué aussi l'instruction spéciale donnée aux bateliers. On a multiplié ces écoles professionnelles de batellerie (*schifferschulen*), dont les premières ont été fondées en Saxe vers le milieu du dix-neuvième siècle ; elles sont aidées à la fois par les communes, les associations, de simples particuliers. L'enseignement se donne pendant le chômage d'hiver, dure 10 à 12 semaines dans les écoles de l'Elbe, 8 à 10 dans celles du Rhin et est complet au bout de deux ans. Ainsi se forme un personnel excellent de bateliers qui contribue à une exploitation aussi bonne que possible du matériel.

La France est restée longtemps sans tirer un parti suffisant de ses voies navigables qu'elle possède et sans créer celles qui faisaient défaut. Enfin, il semble qu'elle soit sur le point de compléter à ce point de vue son outillage.

On commence à admettre en France que les chemins de fer et les canaux, loin de se nuire, peuvent développer leurs trafics respectifs pour l'avantage général et que certains transports conviennent mieux aux chemins de fer, d'autres aux voies navigables. Aux premiers reviennent les expéditions qui requièrent célérité et exactitude, ce qui est le cas

en général pour les objets manufacturés et dont la valeur est grande, relativement au coût du transport. Aux secondes, doivent aller principalement (1) les matières pondéreuses et de peu de valeur qui voyagent en grandes masses et pour lesquelles la rapidité et l'exactitude du transport ont moins d'importance qu'une économie.

C'est qu'en effet, au point de vue de l'économie, le véhicule du marinier l'emporte : le poids mort du matériel roulant des voies ferrées atteint 60 p. cent du poids utile ; celui du matériel de la batellerie n'est que de 15 p. cent. Sur les voies navigables, le fret moyen a souvent été évalué à 15 millimes par tonne et par kilomètre et descend parfois à 5 millimes, sur le Rhin par exemple, et à moins encore sur les grands lacs américains. Le tarif moyen de la tonne kilométrique transportée par voie ferrée est en général beaucoup plus considérable (75 millimes sur le réseau de la société autrichienne des chemins de fer de l'Etat, 57,3 à 57,6 millimes en France).

Ces faibles prix des transports par voies navigables ont une grande importance. Le mouvement des transports sur le Rhin, qui était de 12 millions de tonnes en 1885 (2) et correspondait en gros à un milliard et demi de tonnes kilométriques, atteignait, en 1898, 30 millions de tonnes, soit trois milliards environ de tonnes kilométriques. Une réduction d'un seul millime par unité de transport représente une réduction totale de trois millions sur le fret, qui, laissés au commerce, lui permettront une expansion supplémentaire. La répercussion d'un tel abaissement sur l'aliment des transports maritimes apparait parfois d'une manière frappante au bout de quelques années. La modicité du prix des transports sur les grands lacs américains, inférieur au tiers du tarif le plus ré-

(1) Nous disons « principalement », car en Allemagne, beaucoup d'objets manufacturés empruntent la voie fluviale. Voir rapport de M. Aimond.

(2) Sympher, *Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstrassen.*

duit sur les chemins de fer, égal au cinquième ou au septième seulement des tarifs des grands lignes ferrées, a permis à l'industrie métallurgique des régions voisines à prendre ce prodigieux développement par suite duquel les produits des Etats-Unis sont venus concurrencer ceux de l'Europe sur ses propres marchés. Ainsi s'est trouvé grossie cette exportation qui, après avoir fourni un aliment aux marines marchandes européennes, amène les Américains à se doter d'une grande flotte marchande.

III. *Le développement de régimes divers tendant à la franchise douanière temporaire ou locale.* — Parmi ces régimes, il faut signaler surtout celui des zones franches qui, après avoir eu du succès dans divers pays, semble avoir fait de grands progrès dans l'opinion en France (1). Il ne s'agit plus de déclarer francs des ports entiers avec leur territoires communaux, système appliqué à Marseille sous l'ancien régime, et qui a l'inconvénient d'isoler la ville franche du reste de l'Etat. Le système en faveur est celui qui consiste à déclarer franche une partie de port, la franchise étant étendue aux terrains nécessaires à la construction d'usines et de fabriques pour la transformation des marchandises avant leur exportation ou leur introduction dans le pays. La zone fran-

(1) Plusieurs propositions ont été successivement déposées à la Chambre des députés : celle de MM. Thierry, Rispal, Brindeau et Jourde, séance du 2 mai 1899 (annexe n° 906), celle de M. Antide Boyer, séance du 4 mai 1899 (annexe n° 914). Ces diverses propositions ont été renvoyées à la commission du commerce et de l'industrie, qui chargea une délégation de visiter les ports francs. Au retour de cette visite, M. Muzet eut à rédiger le rapport au nom de la commission, mais une enquête auprès des chambres de commerce amena des retards. Déposé en juillet 1901, son rapport ne fut distribué qu'en mars 1902. Le 13 novembre 1902, MM. Louis Brunet et Charruyer (*Doc. parl.*, annexe n° 443) déposaient une proposition de résolution en vu de hâter une solution. Enfin le 4 avril 1903, M. Trouillot, ministre du commerce, déposait sur le bureau de la Chambre, un projet de loi relatif à l'établissement de zones franches dans les ports maritimes.

che est entourée d'une palissade ou d'une grille, aux portes de laquelle se trouve les postes douaniers.

Dans cette zone, déclarée neutre au point de vue douanier, on peut, à son gré, débarquer les marchandises, les emmagasiner, les visiter, les soigner, les lier, les manipuler, les assortir, les acheter, les vendre, en disposer, enfin les réembarquer et les réexporter, sans payer aucun droit de douane, sans se soumettre aux formalités ordinaires de la douane.

Le simple énoncé de ce système montre bien qu'il est de nature à favoriser le mouvement d'un port. Il est certain d'ailleurs qu'il ne faut pas attribuer au seul établissement d'une zone franche la prospérité d'un port comme Hambourg : c'est ce que remarquait avec raison la Chambre de commerce du Havre dans les observations suivantes qui méritent d'être retenues :

En invoquant à l'actif de la franchise les progrès rapides accomplis à Hambourg et à Brême depuis 1888, on oublie que le changement apporté à cette date au régime économique de ces deux ports a consisté, non pas à leur accorder la franchise — ils l'ont toujours eue — mais à la limiter au contraire à une partie du port, le surplus entrant dans le Zollverein allemand. D'où la conclusion paraît s'imposer que si, depuis 1888, Hambourg et Brême ont pris un développement considérable, si Hambourg a vu dans ce court espace de temps son trafic doubler, cela tient surtout à ce que ces deux ports ont été incorporés à un pays en pleine prospérité, dont la population, déjà très dense, augmente tous les ans dans une large mesure et se répand au dehors, dont l'industrie a fait des progrès énormes et est parvenue à écouler ses produits sur tous les marchés du monde ; à ce qu'enfin l'Allemagne a concentré tous ses efforts sur ces deux grands ports et a consacré des sommes considérables, non seulement à perfectionner leur aménagement et leur outillage, mais encore à faire converger vers eux un vaste réseau de chemins de fer et de

voies fluviales. Le bon marché et l'abondance des voies de communication ont contribué doublement aux progrès de l'industrie, en lui permettant de se procurer, dans de bonnes conditions les matières premières dont elle a besoin, et de faire affluer à peu de frais ses produits vers les ports; la marine marchande, assurée ainsi d'un fret de sortie abondant, s'est développée de son côté parallèlement à l'industrie et au commerce.

Quant à la création d'une zone franche à Copenhague, il n'est pas douteux qu'elle a eu les plus heureux résultats; mais, il faut le noter, c'est grâce à la situation géographique de ce port, qui en a fait un lieu de distribution, que cette création a été aussi avantageuse.

IV. *Les diverses organisations privées employées pour développer le commerce d'exportation* (1). — L'Allemagne encore fournit un exemple de l'efficacité de moyens tels que les Unions pour l'exportation (*Exportvereine*), qui entretiennent sur les principales places de commerce étrangères des agents chargés de faire une active réclame en faveur des articles des intéressés, répandent des catalogues en langues diverses et publient pour leurs membres des suggestions et des conseils confidentiels (*Winke, Rathschlage*).

Des syndicats de négociants allemands exportateurs ont organisé des *expositions flottantes*, en frétant des navires spécialement aménagés, qui vont de port en port, de pays en pays, montrer les échantillons des adhérents; des vendeurs, sachant plusieurs langues, fournissent aux visiteurs tous les renseignements utiles; de telles expositions ont eu pour résultat 22 millions de marks d'affaires, en occasionnant pour 800.000 marks de frais.

Le commerce d'exportation allemand est encore facilité

(1) Cf. Clerget, *L'esprit scientifique dans les méthodes d'expansion commerciale de l'Allemagne, Revue générale des sciences*, 15 avril 1902.

par les expositions ambulantes qui mettent les exportateurs allemands au courant des goûts des acheteurs exotiques, comme cette exposition des produits de l'Asie orientale arrivée à Breslau en janvier 1899 et qui comprenait environ 5.000 échantillons rapportées des pays d'Extrême-Orient par une commission envoyée en 1897 en Asie pour l'étude des relations commerciales à y établir. Or, on sait quelle importance il y a pour les exportateurs à ne pas se tromper sur les goûts de leur clientèle exotique, puisqu'il a suffi d'envelopper des aiguilles de papier rose au lieu de papier noir, ou de modifier la forme de certains fichus, pour supplanter les fabricants anglais.

Les exportateurs sont aidés au même point de vue d'une manière permanente par les musées de commerce, qui leur fournissent des indications précieuses sur les moindres détails nécessaires à connaitre pour les expéditions à faire à l'étranger.

Il est superflu d'ajouter que les qualités de leurs représentants à l'étranger sont de la plus haute importance pour les commerçants. Mais il est bon de rapprocher des auxiliaires qui dépendent directement des commerçants, ceux qui appartiennent à la diplomatie et au corps consulaire : les négociants allemands trouvent toujours de ce côté, pour le soin de leurs intérêts, une intervention diligente et efficace.

V. *L'accroissement de la population et l'émigration.* — L'accroissement de la population est un facteur considérable du développement de l'aliment des transports maritimes. Elle nécessite une importation croissante des objets d'alimentation. Elle provoque un accroissement de la production, qui lui-même amène plus d'entrées de matières premières, plus d'exportations d'objets manufacturés. Aux Etats-Unis, assez vastes pour l'activité d'une population beaucoup plus dense que celle qui existait au début du XIXe siècle, l'accroissement de la population, qui n'a pas fait sentir immédiatement

ses effets au point de vue maritime, va, au début du XXe siècle, amener une poussée extraordinaire de l'industrie des armements, en raison des besoins de l'énorme exportation créée par l'activité antérieure de quelques générations. En Allemagne, l'accroissement de la population, qui a dépassé 57 millions, après avoir augmenté de 14 dans une période de trente ans, a eu un autre effet utile, celui d'entretenir une grande émigration et celle-ci n'a pas seulement l'avantage de procurer aux transporteurs maritimes des émigrants à transporter, elle fait éclore et prospérer chez les peuples étrangers de véritables colonies allemandes, ces colonies qu'on a qualifiées de spontanées (par opposition aux colonies impériales) et dont les membres sont pour l'exportation allemande, en même temps que des clients fidèles, des placiers et des correspondants zélés. On sait que, malheureusement, il n'y a pas semblable mouvement en France, où l'on remarque une lamentable stagnation de la population (1) qui est elle-même l'une des causes de la stagnation de la marine marchande (2).

Telles sont quelques-unes des principales causes qui exercent une influence favorable sur l'accroissement de l'aliment des transports maritimes. Il convient d'ajouter que quelques autres causes exercent sur cet aliment des influences qui peuvent agir dans des sens contraires. Ainsi :

---

(1) De 1872 à 1900, la population de la France n'a augmenté que de 68 p. 1.000, un peu moins de 7 p. 100, alors que dans le même laps de temps, celle de l'Allemagne progressait de 400 p. 1.000, celle de l'Angleterre de 300 p. 1.000 et celle des Etats-Unis de 26 millions d'habitants en dix-neuf années.

(2) La surabondance de la population ferait disparaître cette stagnation. En attendant un changement dans l'état actuel, la France est obligée de faire, pour sa marine marchande, le sacrifice de stimulants artificiels. Mais on peut noter qu'au point de vue du relèvement de la natalité, les dépenses faites en vue du développement des industries maritimes sont des mieux placées, car c'est autour de ces industries que se groupe la partie de la population qui est peut-être la plus féconde.

1° Le développement de l'assurance maritime a eu un double effet. D'un côté, il a favorisé l'accroissement de l'aliment des transports maritimes en donnant aux intéressés une sécurité plus grande et à meilleur compte. Par contre, certaines applications de l'assurance maritime ont eu aussi une influence nuisible aux armateurs. Nous faisons allusion ici notamment aux transports d'objets précieux donnant lieu, s'ils sont déclarés, à la perception d'un fret *ad valorem* généralement fructueux. Grâce à l'assurance et au chiffre minime des primes, les expéditeurs trouvent avantage à ne pas déclarer la valeur de ces objets, pour ne payer qu'un fret aussi réduit que possible, tout en se couvrant contre les risques de perte par leur contrat avec des assureurs. La pratique de l'assurance combinée avec une déclaration inexacte du contenu ou de sa valeur fait échapper aux transporteurs un fret considérable ;

2° Le développement du crédit a eu aussi un double effet : il a puissamment contribué au mouvement commercial général et, par suite, il a servi à accroître, lui aussi, l'aliment des transports maritimes. Par contre, il a rendu inutiles des transports considérables de numéraire et par là tari une source d'aliment ;

3° Les conventions qui ont organisé le transport par voies de terre et de mer des colis postaux ont certainement facilité les échanges. Par contre, il n'est pas douteux qu'elles font échapper tout l'aliment que représentent ces colis aux effets éventuellement avantageux des conventions librement débattues entre transporteurs et expéditeurs. Quoi qu'il en soit, l'aliment constitué par les colis postaux, pour les navires. est devenu considérable (1).

Après avoir ainsi passé en revue, sans épuiser la matière, une série de causes qui ont contribué à l'énorme accroisse-

(1) Cet accroissement ressort du mouvement général des colis postaux

ment de l'aliment de l'industrie des armements, il reste à rechercher quelles ont été les variations des prix payés pour le transport des choses et des personnes transportées, c'est-à-dire des frets et des prix de passage.

§ 2. — *Recettes ordinaires.*

A. — Les frets

Au début du XIXe siècle à celui du XXe, les frets ont subi d'une manière générale, une réduction considérable. Cette réduction est la résultante des divers changements que nous avons eu l'occasion d'étudier au cours de ce travail en passant en revue, soit les régimes de la marine marchande, soit son champ d'évolution, soit son matériel, soit son person-

---

de France, qui a été le suivant, depuis l'origine du service jusqu'en 1901 :

Années	Exportation	Importation
Juin 1881	189.945 colis	147.854 colis
1882	661.340	416.762
1883	950.304	570.693
1884	1.055.182	648.500
1885	1.312.340	755.819
1886	1.486.131	925.865
1887	1.665.805	1.064.289
1888	1.786.616	1.266.393
1889	1.964.926	1.395.639
1890	2.175.720	1.453.667
1891	2.340.541	1.574.718
1892	2.359.229	1.535.190
1893	2.437.817	1.599.556
1894	2.641.718	1.702.815
1895	2.940.317	1.847.075
1896	3.325.701	2.042.622
1897	3.618.190	2.220.815
1898	3.827.469	2.234.056
1899	4.245.658	2.521.426
1900	4.299.720	2.739.027
1901	4.626.661	2.887.432

nel. Entraves à l'égalité des pavillons supprimées ; encouragements divers accordés aux marines marchandes et provoquant l'augmentation du tonnage à flot ; risques de la navigation diminués ; progrès réalisés dans l'architecture navale et dotant les flottes marchandes d'un prodigieux accroissement de leurs facultés de transport en même temps qu'ils amenaient une diminution des frais généraux ; constitution de grandes entreprises ; tous ces phénomènes ont contribué à l'abaissement du prix des transports maritimes.

Voici quelques chiffres qui donnent une idée des variations de ce prix, soit pour les voiliers, soit pour les vapeurs.

Voiliers. — Les frets payés aux clippers américains qui allaient de New-York au Havre en 1835 étaient, pour les laines brutes, de 10 dollars les 250 kilos. La bijouterie payait 1 % de sa valeur et les espèces demi pour cent.

Le dépouillement d'une série de chartes-parties datant de 1856 et 1857, pour l'affrètement de voiliers français, donne les prix suivants :

Le 19 septembre 1856, le trois-mâts *Bonne-Marie*, de 271 tonneaux, emporte d'Adge à Bombay 100 à 150 tonneaux de marchandises franco de nolis, l'affréteur se réservant la faculté de faire faire au navire deux voyages intermédiaires avant le retour à Marseille. Le prix de l'affrétement est le suivant : 1° voyage intermédiaire de Bombay à Singapour et de Singapour à Bombay, 65 francs par tonneau de chargement, aller et retour ; 2° voyage intermédiaire de Bombay ou de la côte de Coromandel à Maurice ou la Réunion, 50 fr. par tonneau de chargement ; 3° voyage de retour sur Marseille, 125 fr., si le voyage s'effectue de Bombay ou de la côte de Coromandel ; 100 fr., si le retour a lieu de Maurice ou de la Réunion.

Le 25 septembre 1856, le trois-mâts *Louis-Napoléon*, de 1.064 tonneaux, est affrété pour aller prendre un chargement

à Bombay et le transporter directement à Marseille à raison de 122 fr. 50 par tonneau.

Le 6 novembre 1856, le même trois-mâts *Louis-Napoléon* est affrété à des personnes qui ont traité au prix de 122 fr.50 par tonneau et qui cèdent à un négociant la place nécessaire pour loger de 6.000 à 6.500 balles de graines de sésame de 75 kilos environ chacune pour en faire le retour direct de Bombay à Marseille. Ce nouvel affrétement est fait au prix de 135 francs par tonneau.

Le 10 février 1857, le brick *Ville d'Amiens*, de 176 tonneaux, est affrété pour le transport de 122 tonneaux de vin de Cette à Rio-Janeiro à raison de 50 francs par tonneaux de 912 litres, plus 10 °/₀ de chapeau.

Le 26 septembre 1856, le brick *Marie-Joseph*, de 213 tonneaux, est affrété pour transporter du sel de Port-de-Bouc à Montevideo et rapporter son plein chargement de denrées du pays de Montevideo à Marseille. Les prix sont les suivants : de Port-de-Bouc à Montevideo, sel, 35 francs les 1.000 kilos ; et au retour, de Montevideo à Marseille, par 700 kilos, pour les suifs, graisses, 55 francs.

Il est dû en outre par l'affréteur 10 °/₀ de chapeau, et 100 tonneaux de marchandises lourdes, servant comme lest, paient comme le reste de la cargaison.

Le 20 octobre 1856, le trois-mâts *Maria*, de 255 tonneaux, emporte de Cette à Pernambouc 200 pipes de vin franco de nolis et revient avec son chargement de sucre en sacs aux prix suivants, par 1.000 kilos : pour Marseille, 80 fr.; pour Gênes, 85 fr.; pour Trieste, 90 fr.

Le 18 novembre 1856, le trois-mâts *Lydie*, de 213 tonneaux, est affrété pour aller, avec tout ou partie de son chargement franco de nolis, à Port-au-Prince et revenir de Port-au-Prince à Marseille chargé de café, cacao, campêche, coton et cuivre. Le prix de l'affrétement est de 95 francs par tonneau (30 ton-

neaux de campêche considérés comme fardage paient demi-fret).

Le 22 décembre 1856, le brick *Honorine et Marie* de 186 tonnes est affrété aux conditions suivantes : prix de l'affrétement, 100 fr., plus 5 °/₀ de chapeau par tonneau de 1.000 kilos pour l'huile de palme, l'ivoire, la cire et le bois de santal. Le chargement doit être porté à Marseille ou au Havre au choix de l'affréteur. Une partie des bois paie demi-frêt, étant considérée comme fardage. L'affréteur se réserve d'embarquer un ou plusieurs passagers pour l'aller et le retour, moyennant une indemnité de 2 francs 50 par jour et par personne, s'ils sont logés et nourris avec le capitaine, ou 1 franc 25 par jour et par personne s'ils sont logés et nourris avec le cuisinier.

Le 17 novembre 1856, l'*Asie*, de 273 tonnes est affrétée, aller et retour pour Gambie. Les marchandises à l'aller sont franco de colis. Le navire doit rapporter un chargement d'arachides à Marseille à raison de 82 fr. par 1.000 kilos.

En mai 1874, le *Gange*, trois-mâts de 472 tonneaux, transporte, de Calcutta à la Réunion, un plein chargement de grains et autres marchandises au prix de 56 francs par tonneau de 1.000 kilos pour les grains et par tonneau d'usage pour les autres marchandises.

En 1899, des voiliers transportent des chargements de Bristol à San-Francisco pour 15 shillings ; de Valparaiso en Europe pour 28 shillings 3 pence (1).

Vapeurs. — Parmi les plus anciens prix de transports par vapeurs, on rencontre les prix pratiqués par l'administration des postes de France, lorsqu'elle entretenait en Méditerranée un service de paquebots. Ce service n'admettait que certains échantillons de marchandises, pour lesquels un tarif de transport avait été fixé par des règlements du 6 novembre 1843 et

(1) Sur la baisse de la fin de 1902, voir ci-après.

13 avril 1844. Il n'admettait en outre que certaines marchandises de valeur, suivant une nomenclature qui comprenait, pour l'importation, l'or, l'argent, les pierres précieuses, les soies brutes ; pour l'exportation, la bijouterie, l'orfèvrerie, l'horlogerie, les soieries, la ganterie, les objets d'art, les articles de Paris. Le prix était basé, soit sur le poids, soit sur le volume, soit sur la valeur déclarée. Il était fixé à 400 fr. par 1.000 kilogrammes, pour les marchandises tarifées d'après le poids ; à 300 francs par mètre cube pour celles tarifées d'après le volume ; à un pour cent de la valeur pour celles tarifées d'après la valeur.

Le tarif publié le 30 juillet 1847 par la Société Rostand, qui accomplissait un service entre Marseille, Livourne, Malte, Syra, Smyrne, Metelin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople, comprenait des prix de frets différents pour l'exportation et pour l'importation sur la base de 100 kilos.

Les frets de Marseille à Constantinople variaient beaucoup selon les articles, qui payaient par 100 kilos, depuis 4 francs (café et sucre), jusqu'à 100 francs (objets de mode). Le tarif d'exportation ne prévoyait d'ailleurs, en général, que des articles d'assez grande valeur. Le tarif d'importation contenait une énumération de marchandises différentes qui payaient, par 100 kilos, pour le trajet de Constantinople à Marseille, depuis 5 francs (suif et graisses), jusqu'à 40 francs (soies grèges en caisse). Il était ajouté que, pour les articles non dénommés, le fret serait réglé par analogie. Il y avait à payer en outre un chapeau de 5 °/₀ sur le montant du fret. Les frais d'embarquement étaient à la charge de la marchandise.

Le tarif des transports par les vapeurs anglais à hélice de la Compagnie Anglo-Italienne, entre Marseille, Gibraltar, Liverpool et New-York, daté du 15 mai 1850, indiquait, pour le transport de Marseille à New-York, des prix variant de

11 à 18 francs par 100 kilogrammes ou par 4 pieds selon les articles.

En 1853, le fret était de 5 l. st. pour la traversée de l'Atlantique par les navires des Compagnies *Royal Mail* et *South American*.

Voici les variations que l'on relève sur les livrets de la Compagnie des Messageries Maritimes depuis 1862 en ce qui touche les frets, calculés par mètre cube ou par 500 kilos, pour les transports de Marseille à Singapore, Saigon et Hong-Kong :

	Marchandises fines.	Marchandises communes.
1862	760 fr.	625 fr.
1864	650 —	500 —
1868	650 —	375 —
1870	400 —	250 —
1872	150 —	100 —
1874	100 —	75 et 80 —
1880	100 —	75 et 80 —
1882	90 et 100 —	65 et 70 —
1898 (marchandises générales par m³)		50 et 60 —

L'inspection de ces chiffres montre immédiatement qu'une baisse considérable des frets a suivi le percement du canal de Suez (1).

Postérieurement à 1871, les frets moyens par 1.000 kilos dans la direction de l'Inde et de la Chine par les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes (à l'exclusion des cargoboats) ont été les suivants :

---

(1) En 1903, on relève les chiffres suivants, pour Saïgon :

Marchses ordinaires :	par m³ 45 fr.	(paquebots)	et 40 fr.	(cargoboats,	
— pauvres	— 35 fr.	—	et 30 fr.	—	
— riches	— 70 fr.	—	et 65 fr.	—	

Années.	Fret moyen par 1.000 kilos.	Années.	Fret moyen par 1.000 kilos.
1872	Fr. 335.70	1885	Fr. 91.40
1873	260.60	1886	104.20
1874	216.70	1887	98.40
1875	223.70	1888	94.20
1876	203.80	1889	86.10
1877	191.30	1890	86.94
1878	183.10	1891	93.70
1879	159.30	1892	87.81
1880	171.60	1893	81.04
1881	159.40	1894	83.80
1882	150.10	1895	85 »
1883	142.90	1896	88 »
1884	107.60		

Si l'on continue cet état en réunissant les frets moyens tant par cargoboats que par paquebots, on constate qu'ils ont été les suivants :

1897	Fr. 73.26
1898	73.25
1899	79.55
1900	70.26
1901	80.91
1902 (1er sem.)	82.93

Il y a eu après 1900 une augmentation des frets par suite de l'augmentation du prix des charbons. Elle n'empêche pas de constater, si l'on prend une période de quarante ans, le phénomène général de la baisse des frets (1).

(1) A la suite de la hausse de 1900 et de 1901, il y a eu une dépression notable à la fin de 1902. C'est ce que la Chambre de commerce de Hambourg signale dans son rapport sur l'année 1902. Comme exemples de la baisse du fret à Hambourg, au cours de l'année, elle donne les chiffres suivants : « Pour les vapeurs, le fret du charbon sur La Plata était de 13 à

Ainsi cette baisse a été considérable. Il faut ajouter que, dans bien des cas, les nécessités de la concurrence amènent encore les armateurs à abandonner aux chargeurs une partie du fret nominal, sous forme de *ristourne*. Ces accords ne sont pas officiels et varient selon les circonstances. Parfois, la ristourne est consentie pour le montant du *primage* ou du *chapeau*, termes qui ne désignent plus guère aujourd'hui que le fret supplémentaire. Certains armateurs ne maintiennent la distinction entre le fret principal et cet accessoire que pour pouvoir accorder la ristourne de ce dernier (1).

Le phénomène général de la baisse des prix de transports maritimes est, comme nous l'avons indiqué, la résultante des transformations survenues dans les régimes, le champ d'évolution, le matériel et le personnel de l'industrie des armements. Il y a lieu de grouper maintenant quelques remarques sur les causes secondaires qui influent sur le taux des frets et qui tendent, soit à l'abaisser momentanément et sur certains points, soit à le relever et à le régulariser.

Il faut, pour utiliser toute sa capacité de transport, qu'un navire ait un chargement de densité moyenne, puisque avec un chargement composé seulement de produits lourds il arriverait à sa limite de charge avant d'être rempli et qu'un chargement composé seulement de marchandises légères

---

14 shillings au début de 1902; il est tombé à 8 sh. et même 7/9; le fret de retour de San Francisco sur l'Europe est descendu de 30 shillings à 17/6; le fret du riz de l'Inde a passé de 21 et 22 shillings à 19 shillings et même 17/6. De même, pour les voiliers, le fret de San Fransisco qui était au commencement de l'année de 30 shillings, après avoir atteint 32/6, est descendu à 15 shillings. Le fret du nitrate du Chili a baissé de 23 ou 25 shillings à 11/3 et le prix de la charte-partie à temps a passé de 3/3 et 3/6 à 3 shillings et même 2/10 1/2.

(1) Autrefois les marchands donnaient au capitaine au retour d'une campagne une gratification qui, en raison de sa nature, porta le nom de « chausses », « pot-de-vin » et, plus tard, « chapeau ». (V. Cleirac, *Guidon de la mer*, chap. V, § 18.)

l'encombrerait sans lui donner le poids qu'il peut porter. Dès lors, selon que le lourd ou le léger est plus abondant sur un parcours déterminé, le cours des frets diffère : l'élément qui surabonde est taxé relativement plus cher que celui qui est rare.

Le fret a d'assez brusques variations. Ainsi on a vu en trois mois le fret des expéditions de blé de la mer Noire varier de 9 à 21 sh. la tonne. Ainsi encore un même navire, prenant en Australie des laines pour l'Europe, a pu en huit jours commencer son chargement au prix de 3/8 de penny par livre anglaise et le terminer à un taux trois fois plus élevé.

Ce qu'il importe surtout de noter, c'est le résultat sur les frets des luttes entre navires irréguliers et navires réguliers.

Les premiers, les *tramps*, amènent parfois une baisse accentuée et exercent finalement une influence déprimante sur les cours. Ce sont souvent des bâtiments affrétés en travers par des maisons qui ne sont propriétaires d'aucun navire. Celles-ci envoient leurs agents chez les expéditeurs dans le but de conclure des marchés à des taux inférieurs à ceux pratiqués par les compagnies de navigation. Une fois les marchés conclus pour constituer un chargement, elles affrétent un navire disponible. Il y a toujours, en effet, en Angleterre, des navires à louer : ils appartiennent à des propriétaires, sans lignes régulières, qui consentent à louer leurs navires à des prix très bas jusqu'au jour où des circonstances, comme une expédition militaire, qui font rechercher les navires à tout prix, leur permettent de réaliser pendant un certain temps un gain considérable. En affrétant des navires ainsi disponibles, les maisons dont il s'agit arrivent à exécuter leurs contrats. On conçoit combien des opérations de ce genre sont de nature à contribuer à l'avilissement des frets.

Par suite de la concurrence des *tramps*, les frets sont descendus pour les transports d'Europe sur Singapore à 5 shillings. Sir Thomas Sutherland a pu dire, devant la Commission d'enquête qui l'interrogeait en 1901, que, dans les années qui ont précédé 1897, ces frets sont descendus en somme à zéro. Le remède à un tel avilissement réside dans les ententes entre compagnies de transports ou conférences. Sir Thomas Sutherland nous apprend, par sa même déposition, comment l'avilissement qu'il signalait a pu être combattu dans l'intérêt général. Dans ce dernier quart de siècle, déclare-t-il, des conférences se sont formées à Bombay. à Calcutta, en Chine et en Australie. Si elles ont amené un relèvement des frets, c'est dans des limites modérées. S'il en avait été autrement, elles n'auraient pas pu subsister, car les négociants, comme on l'a vu par l'exemple de ceux qui ont créé la *Mutuelle de Chine*, auraient créé des lignes pour eux-mêmes. Donc, en général, il n'y a pas eu d'abus au détriment de la communauté commerciale, et les chargeurs, sauf exception, ont été satisfaits de combinaisons dont les avantages se résument en ceci : procurer à des lignes régulières un tonnage régulier moyennant des frets modérés. Un procès soulevé par des dissidents nous fournit l'occasion de montrer comment une conférence peut fonctionner et comment la jurisprudence anglaise apprécie ces combinaisons. Un groupe d'armateurs ayant des services réguliers entre la Chine et l'Angleterre et qui avait pris le nom de Conférence de Chine, avait notifié aux maisons d'exportation de Chine l'entente suivante : une ristourne de 5 °/₀ sera accordée à tout exportateur qui chargera ses envois sur les navires des compagnies comprises dans la conférence ; les chargements sur tous autres navires excluront la maison qui les fera de toute participation au rabais dont il s'agit pendant six mois. Les différentes juridictions anglaises saisies de la question de savoir si cette combinaison n'était pas illicite décidèrent

qu'elle ne l'était pas, du moment qu'elle ne se compliquait pas de manœuvres frauduleuses. Dans la lutte commerciale, disait la Cour du Banc de la Reine, il est permis de chercher à vaincre ses concurrents sans se préoccuper des pertes qu'ils peuvent subir : le commerce est égoïste. D'ailleurs, déclarait la juridiction d'appel, toute la tendance de la législation moderne consiste à encourager l'association dans certaines limites. La Chambre des lords confirma le caractère licite de la combinaison (1).

Voici, d'après Sir Thomas Sutherland, quels sont les frets auxquels les conférences ont abouti. D'Angleterre, les marchandises sont taxées : au poids, pour Colombo, à 23 sh. 9, pour Calcutta, à 21 sh. 4, pour Hong-Kong, à 30 sh. 10 ; au cubage, à des prix variant de 15 à 35 sh., soit de 25 sh. en moyenne. Ces frets sont très modérés, surtout si l'on considère la distance parcourue (6.000 milles pour Bombay, 8.000 pour Calcutta, 12.000 pour la Chine) et la charge des taxes du canal de Suez qui représentent par tonne de marchandises embarquées, 7 sh. 6, s'il s'agit d'un paquebot-poste de petite dimension, 4 ou 5 sh., s'il s'agit d'un cargo-boat. Sur l'Australie, le fret au poids est même tombé à 9 sh., à cause de la concurrence que font aux steamers les voiliers passant par le Cap. Voici maintenant le taux des frets pour les marchandises taxées à l'encombrement : 25 sh. pour Bombay ; 29 sh.

(1) Voir ces trois décisions successives dans la *Revue internationale du droit maritime*, IV, p. 323 ; V, p. 262 ; VII, p. 450. En France, la Chambre des requêtes de la Cour de Cassation avait rejeté autrefois, par arrêt du 26 juin 1850 (P. 1851, 1, 166), le pourvoi formé contre un jugement du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer, qui avait considéré comme illicite, par application de l'article 419 du code pénal, un arrangement conclu entre des négociants et des capitaines, qui donnaient aux négociants signataires des avantages de fret refusés aux autres chargeurs. Depuis, les éléments de la question sont bien changés. Voir à ce sujet l'intéressante note de M. Lévy-Ulmann sous l'arrêt de la Cour de Bordeaux du 2 janvier 1900 (P. 1901, 1, 225).

3 pour Colombo ; 25 sh. pour Calcutta ; 36 sh. pour Hong-Kong ; 37 sh. 9 pour Shanghaï ; 36 sh. pour le Japon ; 49 sh. pour l'Australie. En définitive, les conférences égalisent les frets, les maintiennent à des taux raisonnables et permettent ainsi la conservation des lignes régulières qui sont indispensables au commerce.

Par contre, certaines conférences donnent des résultats assez singuliers au point de vue des tarifs. Ainsi, une même marchandise, expédiée d'Amsterdam à Java *viâ* Liverpool avec transbordement, ne paierait que 20 sh., tandis que si elle est expédiée de Liverpool à Java directement par les mêmes navires, elle paierait 30 sh. Une grande Compagnie de Londres subventionnée aurait embarqué à Anvers, voie de Londres, pour l'Extrême-Orient, des fers qui auraient été taxés à un fret inférieur de 10 sh. à celui qu'elle aurait appliqué à une cargaison similaire expédiée directement de Londres. Pour échapper aux frets élevés adoptés au départ des ports anglais par les armateurs, des marchandises feraient parfois les plus étranges pérégrinations. Ainsi des balles de tissus de Manchester destinées à Java auraient accompli les zigzags suivants pour échapper aux taux appliqués au départ de Manchester : on les aurait embarquées à Manchester pour Rotterdam et réexpédiées à Amsterdam et finalement transbordées d'Amsterdam à destination de Java sur un navire qui faisait escale à Liverpool même, avant de faire route pour Java (1).

B. — Les prix de passage

La seconde catégorie des recettes ordinaires de l'armement sont les prix de passage. Ils ont subi aussi de grandes

(1) Déposition de M. Hickmann, membre du Parlement, représentant de la Chambre de commerce de Wolverhampton, devant la commission de la Chambre des communes, 8 juillet 1902.

variations. Nous indiquerons quelques-unes d'entre elles, sous le bénéfice de cette observation que la prestation corrélative au prix stipulé a changé beaucoup plus en matière de transport de personnes qu'en matière de transport de marchandises, les conditions de rapidité et de confort s'étant totalement modifiées dans le transport des passagers.

Sur les prix de passage au début du dix-neuvième siècle, nous nous bornerons à retenir cette indication que fournit un arrêté du 14 ventôse an XI, fixant les prix des passages des personnes employées, « soit dans le civil, soit dans le militaire » et embarquées sur les bâtiments de commerce pour diverses colonies. A destination de l'île de France le prix était, pour chaque passager de table, de 900 francs à l'aller et de 1.125 au retour; pour un passager à la ration simple, de 300 francs à l'aller et de 350 au retour.

En 1835, les prix de passage entre New-York et le Havre par les clippers américains étaient les suivants : passagers dans la chambre, 750 francs ; enfants, 375 et 250 francs ; domestiques, 375 francs ; entrepont, 375 francs (1).

En 1838, le second *Royal-William*, lors de son premier voyage de Liverpool à New-York, prit les passagers pour cette traversée à raison de 140 dollars, nourriture comprise.

En décembre 1850, l'*Inman Line* faisait annoncer le départ du *City of Glasgow* (*Liverpool-Mercury*, 6 décembre 1850) avec l'indication du prix de passage suivant : 100 dollars en première ; 60 en seconde.

Voici les prix énoncés dans une vieille *Notice sur le service des paquebots à vapeur de l'administration des postes de France*, relative au service exécuté vers 1840, par les 21 paquebots de cette administration, dont les uns avaient une force de 220 chevaux (*Alexandre*, *Caire*, *Egyptus*, etc.), les autres, une force de 160 chevaux (*Eurotas*, *Léonidas*, etc.),

(1) Brindeau, *Les anciens paquebots entre le Havre et New-York.*

et trois une force de 120 chevaux seulement (*Ajaccio*, *Bastia*, *Napoléon*). Le prix des places entre Marseille et les ports d'Italie et du Levant était établi à raison des distances à parcourir en ligne droite, d'après la fixation ci-après :

1re classe,	à raison de	1 fr.	00	par lieue marine
2e	—	0	60	—
3e	—	0	40	—
4e	—	0	25	—

Un restaurateur pourvoyait à la nourriture des passagers au prix de 6 francs pour les passagers de 1re classe, de 4 francs pour ceux de 2e. Le paiement de ces prix était d'ailleurs obligatoire pour ces voyageurs, qu'ils eussent ou non participé aux repas. Les voyageurs de la 3e et de la 4e classe n'avaient pas de table. Ils étaient libres de pourvoir à leur nourriture ou de se faire servir par le restaurateur d'après une carte dont les prix étaient arrêtés par l'administration.

Le trajet entre Constantinople et Marseille étant de 465 lieues marines, le prix d'un passage de première classe était de 465 francs, nourriture non comprise.

D'après un tarif publié par la Société Rostand et Cie de Marseille, le 30 juillet 1847, et que nous avons sous les yeux, les prix de passage par les paquebots *Hellespont*, *Bosphore* et *Oronte* (220 chevaux) étaient établis de la manière suivante, pour le trajet de Marseille à Constantinople :

1re, 420 fr.; 2e, 250 fr.; 3e, 125 fr.

Il y avait en outre à payer le prix de la nourriture fixée par jour à 6 fr. pour les premières et à 4 fr. pour les secondes. Le voyage de Marseille à Constantinople durait 9 jours et demi.

Par les paquebots des Messageries Maritimes, le prix d'un passage de chambre de Marseille à Shanghai a été successivement : en 1862, de 4,500 fr.; en 1864, de 4.000 fr.; en 1870, de 3.725 fr.; en 1871, de 2.375 fr.; en 1880, de 2.075 fr.; en 1898, de 1.715 fr.; en 1902 et 1903, de 1.875 fr. L'augmentation qui

a suivi l'année 1900 a été motivée par la crise des charbons et n'aura été probablement que temporaire. En somme, le coût des voyages maritimes a considérablement diminué, si bien que, comme Sir Thomas Sutherland le faisait remarquer aux actionnaires de la P. & O., à leur assemblée de décembre 1902, on peut faire maintenant le tour du monde à raison d'un penny par mille avec quatre repas par jour. Il va même être créé, disait Sir Thomas Sutherland, un billet d'aller et retour entre Londres et Bombay, à raison de trois quarts de penny par mille.

Il faut bien cependant que les voyageurs paient les grandes vitesses atteintes par certains paquebots, ainsi que leur luxe exceptionnel. Aussi les prix des grands paquebots neufs de l'Atlantique Nord sont-ils tout différents de ceux des paquebots de moyenne vitesse. Il est nécessaire d'ailleurs qu'une compagnie qui met en service un paquebot plus rapide et plus beau que les autres qu'elle possède déjà, élève sensiblement les prix de passage à bord de ce paquebot, afin de ne pas nuire aux autres et de ne pas être victime de son « auto-concurrence ». Ainsi, tandis qu'à bord de la *Kaiserin Maria Theresia*, le *Norddeutscher Lloyd* fait payer (saison d'été) les cabines de luxe pour une ou deux personnes 1.800 et 2.400 marks, il les fait payer 4.000 et 4.800 marks à bord du *Kronprinz Wilhelm*. Aussi bien, sur l'Atlantique plus que partout ailleurs, il y a des différences très fortes dans les prix des places à bord d'un même paquebot.

Ces particularités n'empêchent pas qu'il faille considérer comme général le phénomène de la baisse des prix de transports, pour les personnes comme pour les marchandises, au cours du XIXe siècle.

SECTION II. — **Ressources éventuelles.**

Pour vivre et se développer, l'industrie des armements a besoin de ressources autres que les recettes ordinaires qui l'alimentent au jour le jour. Elle a besoin à certains moments de capitaux importants. Les deux sources principales qui les lui fournissent, sont le crédit et l'intervention de l'Etat.

§ 1. — *Le crédit.*

Les armateurs ont à leur disposition, soit le crédit personnel, soit des formes spéciales du crédit réel. Ce sont celles-ci qu'il est préférable d'étudier en premier lieu dans l'examen de cette matière.

Au début du siècle, les armateurs n'avaient guère à leur disposition que l'emprunt à la grosse, qui permettait, soit à l'armateur avant le départ, soit au capitaine en cours de route, de se procurer des ressources.

L'emprunt à la grosse avant le départ est devenu de plus en plus rare. Il était, en effet, onéreux pour l'emprunteur, de qui le prêteur exigeait un profit maritime élevé. D'ailleurs le défaut de publicité des privilèges pour autres prêts rendait médiocre la sécurité du prêteur.

Le contrat à la grosse en cours de voyage a répondu plus longtemps à un besoin. Mais lui-même est devenu de moins en moins fréquent, à mesure que les armateurs ont eu plus de facilités pour se créer des représentants dans les ports fréquentés par leurs navires. En fait, les compagnies d'armements possédant des lignes régulières ont dans les ports d'escale de leurs navires des agents ou correspondants qui fournissent aux capitaines les fonds dont ils peuvent avoir besoin par suite d'accidents. Le développement des établissements de crédit et la facilité des communications télégraphiques ont contribué encore à rendre moins utiles les contrats à la grosse en cours de route.

Il y a longtemps que l'insuffisance du contrat à la grosse avant le départ comme moyen de crédit réel pour l'industrie des armements s'est révélée. La nécessité d'un autre moyen a été formulée en France d'une manière frappante par la commission instituée en 1865 pour étudier la réforme du code de commerce. Après avoir indiqué que le navire ne pouvait légalement être hypothéqué, ni pratiquement faire l'objet d'une constitution de gage, cette commission ajoutait : « Il serait superflu de s'étendre sur les inconvénients qui découlent pour les propriétaires de navire de ce régime d'exception. La meilleure preuve qu'ils sont intolérables, c'est qu'on a cherché fréquemment le moyen de s'y soustraire. C'est ainsi que, ne pouvant se soumettre aux conditions du nantissement direct ou ostensible, le commerce maritime a imaginé de déguiser le contrat de gage sous les apparences d'une vente simulée. Pour mettre en pratique cet expédient, l'armateur vend son navire au prêteur qui, de son côté, reconnait par une contre-lettre que la vente apparente n'est qu'un nantissement et s'engage à laisser au débiteur la libre disposition de son bâtiment. Tel est le procédé le plus ordinaire adopté aujourd'hui et les tribunaux, convaincus que nul autre mode de nantissement n'est praticable pour les navires et animés du désir de favoriser le commerce maritime, sont généralement portés à admettre la légalité de ce déguisement. »

Après avoir montré combien cet expédient était précaire et dangereux, la commission ajoutait : « En présence d'un tel état de choses, on s'explique l'unanimité des plaintes que les représentants collectifs ou individuels du commerce maritime ont fait entendre dans l'enquête sur la marine marchande et leur désir vivement et fréquemment exprimé de voir organiser par la loi un système régulier qui permît d'engager la propriété maritime comme toutes les autres proprié-

tés. » La conclusion de cet exposé était la nécessité d'organiser l'hypothèque des navires en France (1).

Au cours de l'enquête de 1870, des vœux conformes furent exprimés. La commission de 1873 concluait également dans le même sens. L'hypothèque des navires fut enfin instituée par la loi du 10 décembre 1874, qui devait elle-même être remplacée par la loi du 10 juillet 1885.

En 1873, on avait cité comme exemple à suivre dans cet ordre d'idées, celui de l'Angleterre. Effectivement, le *Merchant Shipping Act* de 1862 avait organisé le *mortgage* des navires. La loi prussienne du 24 juin 1861 avait admis aussi l'hypothèque maritime et le code de commerce italien de 1865 le gage naval (*pegno sulla nave*).

Depuis son admission par la loi française, l'hypothèque maritime a été admise encore par d'autres législations, notamment par celles de l'Autriche (loi du 7 mai 1879), de la Belgique (loi du 21 août 1879) et du Danemark (1er avril 1892) (2).

L'hypothèque maritime a achevé de faire disparaître l'emprunt à la grosse avant le départ. En France, la loi de 1874, pour ne pas entraver le succès de cette nouvelle garantie, a supprimé le privilège du prêteur à la grosse antérieur au départ, et a ainsi porté le dernier coup à l'ancien moyen de crédit réel.

L'hypothèque maritime s'est développée inégalement dans les divers pays où elle a été admise. En France son développement a été médiocre, aussi bien depuis la loi du 10 juillet 1885, que sous l'empire de la loi du 10 décembre 1874, bien qu'il y ait là une institution des plus intéressantes qui, selon les circonstances, peut être appelée à rendre de grands services à l'industrie des armements.

---

(1) Cf. Desjardins, *Traité de dr. com. mar.* V, n° 1203.

(2) Sur les lois étrangères, voir au surplus le traité de MM. Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1313 *bis*.

Du 1er mai 1875 au 31 décembre 1900 (1), il a été constitué 3.566 hypothèques correspondant à des prêts d'une somme globale de 583.584.216 fr. 31 cent. Sur ce nombre, 1.333 hypothèques ont été constituées sur des navires en cours de construction pour 431.073.661 fr. 40 cent. et la plupart avaient été inscrites au profit de l'Etat sur les bâtiments qu'il faisait construire par l'industrie privée. Toutes ces hypothèques n'avaient d'autre but que de constituer une garantie, pour le remboursement des avances, en cas de faillite du constructeur. Elles ne sauraient compter au point de vue qui nous occupe. Restaient 2.233 hypothèques établies sur des navires francisés pour 152.510.554 fr. 91 cent. (2). Beaucoup d'entre elles ont été constituées sur les grands voiliers construits pour acquérir les primes à la navigation prévue par la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande. En somme, il n'y a pas là une institution qui ait pris de l'essor. Rares sont les établissements qui consentent des prêts maritimes. Encore le font-ils à des taux élevés, comme si l'hypothèque n'ajoutait que peu de sûreté à l'obligation personnelle de l'emprunteur. Cependant ils ne prêtent que sur des navires assurés et se font subroger dans les droits du propriétaire à l'indemnité d'assurance. Malgré ces précautions, ils ne considèrent pas que l'hypothèque sur le navire vaille une hypothèque sur des immeubles ou un droit de gage sur des valeurs mobilières. Il serait nécessaire pour que le crédit réel maritime fût une ressource féconde, qu'on put trouver à emprunter à un taux modéré, par exemple à celui qui est stipulé par la Banque de France dans les prêts sur nantissement. La combinaison

(1) *Bulletin de statistique et de législation comparée*, publié par le Ministère des finances, 1892, I, p. 617; 1901, II, p. 260. (Lyon-Caen et Renault, VI, p. 622).

(2) De 1875 à 1885, il avait été constitué 10 hypothèques en cours de voyage pour 658.000 francs. Ces hypothèques ne sont plus admises (Loi de 1885).

qui permettra de réaliser cette condition reste encore à trouver en France (1).

Ce n'est point à l'aide du crédit *réel*, mais grâce au crédit *personnel* que certaines entreprises d'armements, d'abord petites, ont pu se procurer les importantes ressources financières dont elles ont eu besoin pour développer leurs flottes et devenir ces grandes entreprises qui ont imprimé à l'industrie des armements, pendant la seconde moitié du dix-neuvième siècle, un caractère nouveau. Constituées en sociétés, personnes morales à responsabilité limitée, elles ont appelé à elles des capitaux considérables, soit en augmentant leur capital social et en émettant de nouvelles actions, soit en faisant des emprunts sous forme d'émissions d'obligations. Il est bon de suivre la progression des capitaux ainsi appelés par certaines sociétés.

Le fonds social primitif de la Cie des Messageries Maritimes avait été fixé lors de la constitution de cette société, le 19 janvier 1852, à 24 millions de francs. Dès 1855, ce fonds a été porté à 60 millions. Par la suite, la Cie des Messageries Maritimes a appelé à elle d'autres capitaux en émettant des obligations.

La Cie Générale Transatlantique, qui a un fonds social de 40 millions, a émis successivement un nombre considérable d'obligations.

La Cie Péninsulaire et Orientale, qui a un fonds social de £ 2.320.000 ou de 58 millions de francs, a appelé, sous forme d'emprunts, £ 800.000 ou 20 millions de francs.

Ce sont les compagnies allemandes qui nous offrent les exemples les plus intéressants d'un rapide accroissement de capitaux, grâce au crédit.

---

(1) Sur les projets relatifs au crédit maritime, voir le projet d'organisation d'une société d'assurance mutuelle, mobilière et maritime présenté à la société des Etudes coloniales et maritimes, par M. Basse (*Revue générale de la marine marchande*, 16 octobre 1902).

La plus ancienne des compagnies de navigation allemandes, la Cie Hambourgeoise-Américaine, fondée en 1847, n'avait, en 1875, qu'un capital de 22 millions et demi de marks, qui fut réduit, en 1877, à 15 millions. En 1887, elle augmente ce capital de 5 millions ; en 1888, de 10 millions et reste à ce chiffre jusqu'en 1893. A partir de ce moment, et en moins de 10 ans, elle appelle à elle des capitaux considérables.

En 1893, elle emprunte	M. 15.000.000
Puis elle augmente son capital,	
en 1897, de	15.000.000
en 1898, de	5.000.000
en 1899, de	15.000.000
en 1900, de	15.000.000
En 1901, elle emprunte	27.500.000
Enfin, en 1902, elle augmente encore son capital de	20.000.000
Total	M. 112.500.000

Ainsi, en moins de dix années, cette société a appelé à elle des capitaux s'élevant à près de 140 millions de francs. Le crédit dont elle jouissait et le cours de ses actions lui ont permis d'ailleurs de procéder en général à des augmentations de capital dans des conditions avantageuses, c'est-à-dire en émettant ses nouvelles actions à des taux supérieurs à leur valeur nominale (de 10 à 15 %). Ce grossissement si rapide d'une société d'armement est très remarquable.

Celui du *Norddeutscher Lloyd* est comparable à celui-là.

Fondé, en février 1857, au capital de 3 millions de thalers de Brême, le *Lloyd* n'avait encore, en 1883, à la suite de changements divers, qu'un capital de 20 millions de marks. A partir de cette époque, il a procédé à une série d'émissions :

En 1883, il emprunte.	M.	15.000.000
En 1885, il emprunte.		10.000.000
et il augmente son capital de . . .		10.000.000
En 1889, il l'augmente de		10.000.000
En 1894, il emprunte.		15.000.000
En 1899, il augmente son capital de .		20.000.000
En 1900, il l'augmente de		20.000.000
En 1901, il emprunte.		20.000.000
En 1902, il augmente son capital de .		20.000.000
et il emprunte encore.		10.000.000
Total. . . .	M.	150.000.000

A la suite de ces émissions successives, le *Lloyd*, qui travaillait en 1883 avec une vingtaine de millions de marks, met maintenant en œuvre des capitaux huit fois plus importants, soit environ 160 millions de marks, ou 200 millions de francs, son capital social étant de 100 millions de marks et son capital-obligations, déduction faite des amortissements sur les premiers emprunts, de près de 60 millions (1). Nous nous arrêterons sur ces chiffres, qui, en traduisant bien la puissance du crédit en général, témoignent de la faveur particulière dont jouissent en Allemagne les deux grandes compagnies que nous venons de citer.

§ 2. — *L'intervention de l'État.*

A côté des ressources se rattachant au crédit, l'industrie des armements peut en avoir d'autres qui proviennent de l'État. La première partie de cet ouvrage contient, au sujet des formes variées de l'intervention des différents États en faveur de l'industrie des armements, des développements

(1) Sur les 3 premiers emprunts, le *Lloyd* avait amorti, au 31 décembre 1901, M. 11.800.000.

auxquels il suffit ici de se référer (1). Sans doute, on peut classer certains subsides d'État, tels que les subventions postales et les primes, parmi les recettes ordinaires d'une entreprise d'armements, durant la période d'exécution du contrat ou de la loi qui octroie ces allocations. Toutefois, il convient de mettre à part des recettes ordinaires les allocations diverses par lesquelles un État soutient un armement national : celles-ci sont l'objet de conventions ou de lois d'une durée assez brève : les régimes les plus variés se succèdent assez vite, de sorte que dans la vie d'une entreprise, les formes de l'intervention de l'État ont un caractère de ressources anormales et extraordinaires. D'ailleurs, quelques-unes de ces formes prennent plus spécialement ce caractère. C'est notamment ce qui a lieu lorsqu'un État consent à une entreprise une avance exceptionnelle, gratuite ou à faible intérêt, en vue d'importantes constructions navales. C'est ainsi qu'en France l'État a consenti à la Compagnie des Messageries Maritimes, aux termes de la convention passée avec elle le 22 avril 1861 pour le service de l'Indo-Chine, un prêt sans intérêt. Un exemple tout récent d'intervention sous une forme analogue est fourni par l'Angleterre, dont le gouvernement s'est engagé à avancer à la Compagnie Cunard, au taux de 2 3/4 °/₀, le capital nécessaire pour faire construire deux grands paquebots capables de lutter avec les plus beaux bâtiments allemands. Rappelons, dans le même ordre d'idées, que le *Mercantile Cruisers Committee*, dans son rapport du 9 juillet 1902, indique qu'une des formes possibles de l'intervention de l'État consisterait dans une garantie de l'Amirauté jusqu'à concurrence du coût initial des paquebots destinés à devenir croiseurs, de manière à permettre à l'armateur de se procurer les capitaux nécessaires à 3 °/₀, au lieu de 5 °/₀.

---

(1) Première partie, *Les régimes nationaux*.

Parmi les interventions les mieux comprises, on doit signaler celle qui a été projetée par le gouvernement russe et qui consisterait : 1° à avancer aux armateurs, à titre de prêt, 50 °/₀ du prix des bateaux qu'ils feraient construire en Russie, cette avance devant être amortie en vingt années sans intérêt ; 2° à se charger de l'assurance de ces navires, pour les trois quarts de leur valeur, à raison d'une faible prime (2 °/₀ par an).

Il y a dans ce projet une idée à retenir. Le législateur français en devrait faire son profit. Il est intervenu, en faveur des industries maritimes, par un système bizarre et compliqué, qui, s'il est onéreux pour le pays, reste insuffisamment efficace pour faire prospérer l'industrie des armements. L'inconvénient majeur de ce système est que les primes échelonnées qu'il procure ne donnent pas à l'armateur un navire à bon marché et s'émiettent en partie au profit d'intermédiaires (1). Elles ne peuvent se condenser immédiatement, par le bénéfice même de la loi, pour diminuer le coût de l'outil et, par suite, les charges d'amortissement et d'assurance. L'insuffisance signalée plus haut de l'organisation du crédit ne permet pas à l'armateur d'escompter facilement son droit éventuel aux allocations que son navire possède la qualité d'acquérir. C'est pour combler cette lacune que l'État devrait intervenir, en organisant les moyens de diminuer la charge initiale de l'armement, et il semble qu'il puisse facilement y parvenir en se ménageant précisément cette sûreté de l'hypothèque, qui est si peu utile à l'armement comme moyen de crédit à l'égard des établissements privés. Ajoutons que ce lien entre l'État et les navires de commerce apparait comme précieux à une époque où l'exemple de l'Angleterre montre quel intérêt il y a pour un gouvernement à posséder un droit de nature à empêcher

(1) Voir première partie, p. 102.

la désertion des navires de commerce ou du moins le passage de leur contrôle à des étrangers.

On parvient ainsi, comme nous l'avons déjà indiqué (1), aux données d'une nouvelle politique à suivre en France au sujet de l'intervention de l'Etat en faveur de la marine marchande. Tout d'abord, on s'efforcerait de supprimer ou de diminuer autant que possible les charges et les entraves de l'armement français, sans l'arrière-pensée que des réformes en ce sens seraient de nature à compromettre la base même de l'encouragement nécessaire à cet armement. D'un autre côté, on organiserait cet encouragement sous forme de paiement immédiat du prix du lien d'Etat. Cette formule, on doit le noter, est assez souple pour permettre toutes les gradations jugées convenables en raison de la valeur du navire francisé, pour permettre en particulier de tenir compte de la vitesse. Ce lien d'Etat, empêchant simplement la désertion du navire avant un certain âge, serait créé de manière à ne pas peser d'une manière appréciable sur l'exploitation ordinaire du navire bénéficiaire. Ainsi comprise, l'intervention de l'Etat pourrait être à la fois discrète et efficace, entraîner une moindre déperdition des sacrifices que doit consentir le pays, et leur faire produire, au contraire, leur rendement maximum.

(1) Tome Ier, p. 178.

CHAPITRE III

LES RÉSULTATS

Quand on a passé en revue les charges et les ressources d'une industrie, on est amené logiquement à essayer de se rendre compte de ses résultats. C'est pourquoi notre étude se termine par ce chapitre. Mais les pages qui le composent seront moins consacrées à des énumérations d'exemples de bénéfices qu'à des observations tendant à expliquer pourquoi les résultats de certaines exploitations échappent aux recherches et pourquoi il est difficile de donner aux résultats qui peuvent apparaître leur signification exacte et instructive. Ce sera une manière de retracer, en raccourci et pour terminer, l'évolution de l'industrie des transports maritimes.

I. — Si l'on s'attache aux anciennes entreprises, on doit se rappeler tout d'abord que souvent les armateurs y mêlaient des spéculations sur marchandises. Dans les résultats, il était malaisé de discerner la part afférente au transport maritime. Quoi qu'il en fût, ces entreprises mélangées rapportaient, semble-t-il, quand elles réussissaient, des bénéfices importants (1) ; les risques étaient grands : il était naturel que les bénéfices le fussent aussi. Il en était de même d'ailleurs pour les entreprises qui n'offraient pas les mêmes mélanges. Les anciens armateurs, quoique bien petits person-

(1) C'est ainsi que nous avons pu signaler (tome II, p. 103) une petite expédition maritime mentionnée dans un arrêt de la Cour de Paris du 1er août 1810 et dont la liquidation a fait ressortir un bénéfice de 5.495 fr. 70 par action de 10.000 fr., outre la mise.

nages à côté des grandes compagnies d'armement de notre époque, obtenaient souvent des résultats incomparablement plus avantageux que ceux auxquels aboutissent ces dernières. En somme, l'armement correspondait autrefois à une multitude de petites aventures, de durée très limitée, comportant de gros risques et de gros bénéfices. Ajoutons, que malgré leur variété, ces petites aventures maritimes se ressemblaient beaucoup : elles étaient accomplies avec des navires presque semblables, c'est-à-dire des voiliers de dimensions médiocres, sans organisation de grandes lignes régulières ; il n'y avait pas comme de nos jours, des différences radicales entre les diverses exploitations.

II. — Aujourd'hui, quand on veut examiner les résultats de l'industrie des transports maritimes, il faut tout d'abord tenir compte du phénomène de la différenciation des exploitations. Il y a sur mer, non seulement des voiliers, mais aussi et surtout des vapeurs et, parmi ces derniers, il y a, d'un côté, les cargo-boats ou vapeurs de charge, de l'autre, les paquebots. Ces divers types de navire donnent lieu nécessairement à des genres d'exploitation très dissemblables. La division qu'on peut établir est celle des réguliers et des irréguliers. Ceux-ci, les *tramps*, libres de leurs mouvements, vont de côté et d'autre selon les circonstances, font tantôt de belles affaires et tantôt des affaires mauvaises, souvent restent désarmés (1). Ceux-là, les réguliers, sont devenus les plus nombreux. Eux-mêmes se subdivisent : les uns sont réguliers pour avoir la clientèle qui exige la régularité ; les autres, sont réguliers obligatoirement, en vertu de contrats avec les Etats qui les subventionnent. La régularité, trait im-

(1) Les navires eux-mêmes sont parfois alors l'objet d'une spéculation. Nous avons vu, en 1900, un armateur anglais qui avait profité de la hausse des navires pour vendre toute une petite flotte de cargot-boats, avec l'intention de se reposer, de voyager, de faire fructifier ses capitaux, puis de se lancer ultérieurement dans la lutte avec des outils neufs.

portant de la plupart des grandes exploitations actuelles, entraîne des transformations notables dans le jeu combiné des charges et des ressources. C'est la condition d'une ressource qui peut être importante, la subvention, et d'ailleurs elle assure à une ligne une clientèle que n'auraient jamais des navires à départs et voyages irréguliers ; elle permet ainsi de hausser le prix des transports. Par contre, elle est souvent très onéreuse, en ce sens qu'elle rompt l'équilibre, pour nombre de voyages, entre les charges ordinaires, qui demeurent sensiblement constantes, et les recettes, qui, en raison des saisons ou de circonstances spéciales, peuvent fléchir ou même devenir presque nulles. « Le public, disait Sir Thomas Sutherland, le public ne se rend pas un compte bien exact de l'énorme dépense que comporte un service postal tel que le nôtre. Nous avons là de grands paquebots faisant à toute vapeur les voyages de l'Inde et de l'Australie à la vitesse de quinze nœuds à l'heure tout le long de l'année et n'ayant à bord que des cargaisons très limitées, brûlant des quantités colossales de charbon, coûtant, pour les seuls droits du canal, de 4.000 à 5.000 livres à chaque voyage, et s'en allant à moitié vides, aux deux tiers vides, aux trois quarts vides, durant plusieurs mois de l'année, alors que chacun des passagers que transporte la compagnie pendant la morte saison lui coûte trois fois ce qu'il paie. » Sir Thomas Sutherland disait d'autre part : « Nous recevons £ 85.000 pour un service de deux en deux semaines à destination d'Australie. A part la question de prestige (et le prestige n'a jamais enrichi personne), j'aimerais mieux diriger sans subsides nos navires, en certaines saisons, sur certains ports australiens, en négligeant d'autres ports selon les saisons, que de continuer à exécuter, au prix actuel, le présent contrat postal, avec le surcroît de charges que la législation australienne prétend nous imposer. »

C'est de bien des façons qu'on voit, dans les entreprises à

régularité obligatoire, se produire la rupture de l'équilibre entre les ressources et les charges. Ainsi, normalement, un accroissement de charges, tel que la hausse du prix des charbons, devrait avoir, dans le temps même où il se produit, sa contre-partie dans la hausse des frets et des prix de passage. Or, la hausse ne se produit généralement qu'assez longtemps après les circonstances qui la justifient, soit faute d'entente entre les compagnies de navigation, soit parce que les entreprises régulières ont souvent, avec leurs principaux clients chargeurs, des accords à longue échéance non susceptibles d'être immédiatement dénoncés.

Ainsi, il n'y a pas en général concomitance entre l'accroissement des charges et celui des recettes. Il n'y a pas non plus concomitance entre la diminution des unes et des autres, et, encore ici, ce défaut de concomitance se retourne souvent contre le transporteur. Le fret peut tomber brusquement, tandis que les charges diminuent difficilement et lentement. C'est une remarque que le président de la Compagnie Péninsulaire et Orientale présentait également aux actionnaires de cette entreprise, à propos de la baisse des frets qui s'était manifestée en 1901, l'industrie des constructions navales ayant marché, disait-il, d'un pas plus rapide que la demande du commerce maritime, et cent navires inutilisés ayant jeté sur la place un tonnage de 500.000 tonnes inoccupé.

On voit combien les entreprises à services réguliers diffèrent profondément des autres. Aussi, pour apprécier les résultats de l'industrie des armements à notre époque, il faut tenir compte de ce phénomène qui aura été l'une des caractéristiques de cette industrie au XIXe siècle, la différenciation de plus en plus accusée des exploitations, d'après le matériel employé et suivant que ce matériel est engagé ou non dans un service régulier.

Un second phénomène d'une grande importance aura été

la concentration des capitaux, permettant la réunion d'entreprises différentes.

Ce phénomène s'est manifesté d'abord par la constitution de sociétés anonymes appelant à elles des capitaux de plus en plus élevés, mettant en service des séries de navires sur une même ligne, organisant des lignes dans des directions diverses, enfin joignant des exploitations de caractères différents, des services de cargo-boats et des services de paquebots. Les bénéfices que ces sociétés font apparaître sont, dès lors, les résultantes d'entreprises enchevêtrées. Les produits des divers voyages, ceux des lignes différentes, ceux des exploitations de natures dissemblables, sont mélangés. Les déficits subis d'un côté sont compensés par les gains réalisés d'un autre, et même la force de ces grandes compagnies tient pour une large part à ces mélanges de produits, à ces répartitions de risques. Seulement, l'analyse des produits dont sont composés les dividendes mis en distribution en devient plus difficile.

Pour d'autres motifs, d'ailleurs, il est malaisé d'attribuer à ces dividendes une signification exacte. Telle compagnie, qui donne un dividende, néglige de faire sur ses bénéfices des prélèvements suffisants pour parer à la charge de l'amortissement, si difficile à bien déterminer et si diversement appréciée par les armateurs. Telle autre, qui ne distribue rien pendant plusieurs années, accumule des réserves pour mettre en ligne en peu de temps, suivant un plan sagement mûri, des unités qui auront dans la lutte commerciale les avantages des outils neufs, perfectionnés, exactement appropriés aux temps et aux circonstances : cette période aura été une période durant laquelle s'est préparé le succès des années ultérieures. Le fait qu'une société distribue un dividende ou le fait qu'elle n'en distribue pas sont donc, pris isolément, dépourvus de signification. Ils n'en prennent une qu'après

un très long temps, groupés en longues séries et rapprochés des réserves.

C'est sous le bénéfice de ces observations que nous chercherons quelques exemples de résultats pécuniaires d'exploitations maritimes.

En 1901, lorsque le *Select Committee* de la Chambre des communes procéda à son enquête sur les marines marchandes, il était naturel qu'il cherchât à se renseigner sur les résultats des exploitations maritimes. Dans cet ordre d'idées, il a retenu spécialement un tableau (1) qui lui était présenté par M. Norman Hill, secrétaire de l'association des armateurs de navires à vapeur de Liverpool sur la situation financière de 24 compagnies anglaises au 31 décembre 1900. Ce tableau indique que les capitaux mis en œuvre par ces 24 entreprises (actions, obligations, réserves) s'élevaient à £ 20.726.000 environ. En totalisant les dividendes moyens distribués par elles, pendant les 5 années précédentes, on constate que le dividende moyen constituant la rémunération du montant global des actions et réserves ressortait à 4, 8 °/₀. Si, au lieu de s'attacher aux totaux, on considère les détails, on constate que les résultats ont été très inégaux. Pendant la période quinquennale visée, la Compagnie Péninsulaire et Orientale, qui est la plus importante de ces entreprises (capital-actions, £ 2.320.000 ; capital emprunté £ 800.000 ; réserves £ 1.000.000), a donné un dividende moyen de 11 3. 5. p. c. (2). Par contre, l'*Orient Line* (capital-actions £ 466.420 ; capital emprunté £ 133.210 ; pas de réserve mentionnée) n'a donné, pendant la même période, qu'un dividende de 2 °/₀ (3).

---

(1) Appendix n° 19, Paper handed by M. Arthur Norman Hill, 4 july 1901.

(2) Le tableau indique comme âge moyen de la flotte de la P. & O., 9 ans et demi, comme valeur en écriture de la tonne £ 9. 17. 3.

(3) Le tableau indique comme âge moyen de la flotte de l'*Orient Line*, 14 ans et demi et comme valeur en écriture de la tonne £ 18. 7. 6. En 1901, cette compagnie a distribué 6 °/₀.

Dans l'Atlantique Nord, on remarque l'entreprise de la *Cunard Line* (capital-actions £ 1.600.000 ; pas de capital emprunté ; réserve £ 111.341). Elle n'a donné, pendant la même période, qu'un dividende moyen de 2 3.5 p. c. (1).

Ce dividende est singulièrement réduit par comparaison avec les taux d'autrefois. Si nous nous référons au rapport adressé en 1854, au ministre de la marine Ducos, par M. Bourgois et que nous avons déjà cité, nous voyons qu'il signalait alors le dividende de la Compagnie Cunard comme étant de 9 1/2 °/₀, bien qu'on eût mis 8 °/₀ à l'amortissement. Cette différence est l'un des indices des changements de la navigation sur l'Océan Atlantique Nord, qui ont été plus considérables que ceux de la navigation dans les autres mers. C'est sur cet océan que les luttes de vitesse ont eu leur maximum d'effervescence et de danger. Pour les affronter dans les meilleures conditions, il est prudent d'avoir, à côté de services transatlantiques, des services tout différents. C'est ce que semblent avoir pensé le *Norddeutscher Lloyd* et la Compagnie Hambourgeoise-Américaine.

Les exploitations de ces deux grandes compagnies sont particulièrement intéressantes et c'est à elles que nous nous attacherons pour considérer dans leur ensemble les résultats des grandes entreprises (2).

La Compagnie Hambourgeoise-Américaine, dont les modestes débuts, comme on l'a vu précédemment, remontent à 1847, n'a point donné de bénéfices pendant les premières années de son exploitation. Aucun dividende n'a été distribué pendant les six premiers exercices (1847-1852). On men-

---

(1) L'âge moyen indiqué est de 13 ans, la valeur en écriture de la tonne £ 13. 9. 7.

(2) Sur l'histoire financière de ces compagnies, nous avons consulté notamment le *Saling's Börsen Jarhrbuch für 1901/1902, bearbeitet von Ernst Heinemann, Dr B. Langheld, Th. Stegemann*, Leipzig, et, pour les dernières années, les rapports aux assemblées générales des actionnaires.

tionne ensuite, il est vrai, un dividende extraordinaire de 28 °/₀ en 1853, mais c'est après une opération spéciale dont nous ne possédons pas l'analyse complète (1). Toujours est-il que le dividende de 1854 retombe à 0. En 1855 est mis en distribution un dividende de 10 °/₀; en 1856, un dividende de 6 °/₀. A partir de 1857, date des débuts du *Norddeutscher Lloyd*, nous pouvons suivre les résultats parallèles des deux grandes compagnies allemandes. Voici d'abord leurs dividendes de 1857 à 1872.

Années	Hamburg-Amerika, °/₀	N. D. L. °/₀	Années	Hamburg-Amerika, °/₀	N. D. L. °/₀
1857	0	5	1865	20	15
1858	0	5	1866	20	20
1859	0	0	1867	16	20
1860	6	0	1868	8	10
1861	8	2	1869	15	16
1862	10	2	1870	7	5
1863	8	2	1871	12	10
1864	8	10	1872	16	6 1/3

On voit combien ces dividendes sont inégaux. Par la suite, ils ont encore varié beaucoup selon les années. Comme, à partir de 1873, nous possédons les cours des actions de ces compagnies, nous continuerons l'énoncé des dividendes disbués, en les rapprochant de ces cours (indiqués en tant pour cent du capital des actions) (2).

(1) Le *Börsen-Jahrbuch* auquel nous nous référons contient simplement, au sujet de ce dividende, la mention suivante : « Hiervon 20 °/₀ in einer neuen Aktie ».

(2) Il y a lieu de noter, avec l'ouvrage précité, qu'en 1877, les actions ont été réduites de 1500 à 1000 marks.

Années.	Hamburg-Amerika Div. °/₀.	Hamburg-Amerika Cours °/₀.	N. D. L. Div. °/₀.	N. D. L. Cours °/₀.
1873	12	136 »	4 1/4	
1874	0	74.50	0	
1875	0	51.50	0	45 »
1876	0	47.50	0	50.25
1877	0	44.25	0	46.50
1878	7	94.50	1 3/4	47.50
1879	6 1/2	112.75	0	96 »
1880	10	160.50	5	137.7/8
1881	12	181.50	12	170 »
1882	9	138.75	5	146.50
1883	4	102 »	10	134.70
1884	0	75.75	6 1/2	121.25
1885	0	73.25	5	114.50
1886	4	102 »	7	122.75
1887	6	105.7/8	5	124.90
1888	8 1/2	146.3/8	12	149.75
1889	11	152 »	11 1/4	186.60
1890	8	138 »	7	138.50
1891	5	100.25	0	94.90
1892	0	85.20	1 1/2	85.50
1893	0	101.10	3	112.90
1894	0	82.40	0	87.90
1895	5	107.20	0	99.75
1896	8	135 »	4	112.10
1897	6	113.40	5	112 »
1898	8	124.75	7	115.40
1899	8	120 »	7 1/2	123.60
1900	10	131.75	8 1/2	119.75
1901	6	109 »	6	118 »
1902	4 1/2	»	0	»

Ce double tableau des dividendes des actions et de leurs cours motive diverses observations. On peut remarquer tout d'abord que les deux grandes compagnies allemandes ont poursuivi l'exécution de leurs plans sans se préoccuper de servir à leurs actionnaires une pâture régulière de dividendes. On voit combien les dividendes mis en distribution ont

été inégaux et combien souvent ils ont été nuls. Sur 55 exercices, il y en a eu 19 pour lesquels la Compagnie Hambourgeoise-Américaine n'a pas donné de dividende, notamment en dernier lieu, ceux de 1892, 1893, 1894. Sur 46 exercices, il y en a eu 11 pour lesquels le *Norddeutscher Lloyd* n'a pas donné de dividende (1) et 5 pour lesquels son dividende n'a été que de 2 °/₀ ou inférieur à 2 °/₀. Il est curieux de remarquer que la grande variation des dividendes n'a guère influencé, du moins dans la dernière période, le cours des actions. En 1892, année sans dividende, le cours des actions de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine est de 85,20 °/₀ de la valeur nominale ; l'année suivante, qui est encore une année sans dividende, le cours remonte et est de 101,10 °/₀. Pour les années 1898, 1899 et 1900, marquées par des dividendes élevés de 8 et 10 °/₀ le cours ne monte pas au-delà de 120 à 131,75 °/₀. Les actions du *Norddeutscher Lloyd* font preuve de la même stabilité : en 1890 et 1895, bien qu'elles ne reçoivent aucun dividende, leurs cours restent à 94,90 et 99,75 °/₀ de la valeur nominale, tandis qu'en 1900, un dividende de 8 1/2 °/₀ ne les pousse pas au-delà de 119,75 °/₀. On est autorisé à conclure que ces compagnies ont réussi à faire l'éducation de leurs actionnaires : ceux-ci semblent avoir la notion très juste qu'une entreprise d'armements ne peut et ne doit avoir aucun souci de mettre de la régularité dans ses distributions de bénéfices et qu'un recueillement momentané peut être nécessaire pour les grands desseins. Ajoutons que, d'ailleurs, les actions des deux compagnies qui nous occupent étant de mille marks, ne s'adressent pas aux toutes petites bourses, (non plus que celles de leurs obligations qui sont de 1.000, 2.000 et 3.000 marks), et sont classées là où il convient qu'elles le soient, non chez de petits rentiers ignorants, mais

(1) Spécialement, il n'a pas donné de dividende pour l'exercice 1902. Il en a été de même d'ailleurs pour la *Hamburg-Südamerikanische*, très éprouvée par la dépression des frets.

chez des capitalistes avertis, capables de comprendre des bilans et qui acceptent sans émoi des variations de dividendes. Directeurs et actionnaires ont été récompensés, les uns de leur gestion, les autres de leur confiance. C'est ce que nous allons voir en indiquant tout à l'heure comment, au début du vingtième siècle, elles se sont trouvées assez puissantes pour réaliser un traité avantageux avec la grande combinaison du Trust de l'Océan.

Mais tout d'abord, il convient de noter ce qui constitue peut-être la force principale de ces entreprises. C'est la diversité des exploitations qu'elles groupent. D'un côté, elles ont des navires gigantesques de très grande vitesse, tels que le *Deutschland*, le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, le *Kronprinz Wilhelm*, qui leur coûtent cher (1), mais qui leur procurent la réclame, le prestige, la vogue. Elles ont en outre, sur d'autres mers, des paquebots de vitesse modérée, de types divers (2). Elles ont des cargo-boats à marche lente qui gagnent économiquement de beaux frets. Enfin, elles ont des allèges de mer.

Les petites lignes alimentent les grandes. Toutes ces exploitations différentes répartissent heureusement les risques, se coordonnent et se soutiennent réciproquement.

Les deux grandes compagnies allemandes ont d'ailleurs usé judicieusement du crédit dont elles jouissent. Pour l'exécution de leurs plans ambitieux, elles ont accru leurs ressources en augmentant leur capital-actions et en n'empruntant que dans une proportion raisonnable ; le capital-obligations

---

(1) Sans doute, ces grands paquebots transatlantiques coûtent cher, mais il faut remarquer que précisément ils ne sont pas postaux et peuvent être mis hors de service pendant les périodes où ils ne peuvent faire des recettes importantes.

(2) La Compagnie Hambourgeoise-Américaine a même un type tout spécial, le navire à croisières *Prinzessin Victoria Luise*, aménagé exclusivement pour les passagers.

de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine n'atteint pas la moitié de son capital-actions, la dette obligatoire du *Norddeutscher Lloyd* ne dépasse la moitié du capital social que dans une faible proportion. Or, ces augmentations de capital social leur ont procuré en général des fonds pour une somme supérieure au capital nominal des actions émises. La Compagnie Hambourgeoise-Américaine a fait la plupart de ses dernières émissions d'actions avec des primes de 10 ou 15 °/₀. Le *Norddeutscher Lloyd* a fait une de ses émissions d'actions avec une prime de 50 °/₀. De là des bonis appréciables, qui s'ajoutent aux bénéfices ordinaires de l'exploitation maritime.

Si les deux grandes compagnies allemandes ont eu ce genre de bénéfices résultant de leur crédit, elles en ont maintenant d'autres résultant de leur accord avec le Trust Morgan. Ici, nous touchons à un fonctionnement nouveau de l'industrie des transports maritimes et à de nouveaux résultats.

Si, en effet, la concentration dans l'industrie des armements s'est manifestée d'une manière remarquable, pendant la seconde moitié du XIXe siècle, par le développement de grandes sociétés anonymes réunissant des exploitations maritimes de natures différentes, elle se manifeste, à la fin de la même période et au début du XXe siècle, par de nouvelles combinaisons des capitaux et des activités. Les transports maritimes, comme nombre d'autres industries, donnent lieu à une grande variété d'accords qui tendent à mélanger les intérêts de certaines individualités, parfois à les fondre : accords éphémères, connus sous les noms de conférences (1), rings, pools, comptes-communs ; ou accords à longue échéance qui sont dotés du nom devenu célèbre de *trust*.

Les premiers groupent, pour un temps, des compagnies de

(1) Sur ces accords, consulter le rapport du *Select Committee* de la Chambre des communes dont un extrait est donné en annexe.

transports qui mettent en commun les produits de telles lignes et partagent leur somme dans des proportions correspondant, par exemple, au tonnage employé par chacune d'elle. Il y a ainsi des mélanges de recettes qui rendent singulièrement complexes les origines des bénéfices de chacun des participants.

Quant au type du trust, il a été employé pour la gigantesque combinaison par laquelle Pierpont Morgan a groupé une série de compagnies de navigation, groupement issu du Trust de l'acier, lequel avait opéré la fusion des établissements métallurgiques des Etats-Unis. Le Trust de l'Océan, qui en est sorti, a opéré celle des grandes compagnies transatlantiques. Sa raison d'être est de diminuer les dépenses générales, de répartir les risques, de mettre en ligne, dans les conditions les plus économiques, les moyens de transports réclamés tant par les passagers que par les marchandises, en un mot de substituer l'harmonie des exploitations coordonnées à l'anarchie des concurrences. On sait comment la concentration de ces lignes s'est effectuée (1). MM. J. Pierpont Morgan et Cie, après s'être rendus acquéreurs de la ligne anglaise Leyland, ont signé le 4 février 1902, avec les quatre compagnies de navigation *White Star*, *Dominion*, *American* et *Atlantic Transport*, un accord fixant le prix auquel chacune de celles-ci céderait éventuellement son avoir à une société américaine à constituer et obligeant MM. P. Morgan et Cie à créer un syndicat financier apportant à la société 50 millions de dollars pour faciliter les opérations de rachat. Ce syndicat a été effectivement constitué et, avant de se transformer en compagnie internationale, il a conclu avec les deux grandes compagnies allemandes la *Hamburg-Amerika Linie* et le *Norddeutscher Lloyd* une convention qui comptera dans l'histoire de l'industrie des armements, tant

(1) Sur ce trust, voir Paul de Rousiers, *Revue de Paris*, 15 juin 1902.

par son importance intrinsèque que par l'application qu'elle a faite à cette industrie des procédés américains.

Les parties, on pourrait dire les hautes puissances contractantes, commencent par y stipuler le respect réciproque de leur indépendance. Le syndicat s'engage à ne pas acquérir d'actions des deux sociétés allemandes, lesquelles, de leur côté, s'engagent à s'abstenir de l'acquisition directe ou indirecte des actions du syndicat. Puis les parties s'assurent cependant chacune un intérêt dans les résultats de leurs exploitations respectives. Les deux sociétés allemandes s'engagent à payer chaque année au syndicat la partie de leur dividende qui correspondrait à la possession du quart de leurs actions. Comme contre-partie, le syndicat s'engage à payer aux deux sociétés allemandes sur le même montant, un intérêt de 6 °/₀ l'an. Il est stipulé, d'ailleurs, dans les clauses qui suivent, que chacun conservera ses positions au point de vue du trafic sans empiéter sur le domaine de l'autre partie. L'accord a une durée de vingt ans (1).

Tel est, dans ses lignes principales, le pacte conclu entre

(1) Voici comment la Compagnie *Hamburg-Amerika* a présenté à ses actionnaires, lors de leur assemblée de 1903, les effets de ce contrat : « L'événement le plus saillant de cette année est la conclusion de l'accord entre notre société et le *Norddeutscher Lloyd*, d'une part, et le Trust de navigation anglo-américain créé sous l'impulsion de la maison J. P. Morgan and C° de New-York, d'autre part. Nous avons exposé les traits essentiels de cet accord à l'assemblée générale réunie à cet effet le 28 mai de l'année passée ; à notre satisfaction, l'assemblée a accueilli le projet avec une faveur unanime. Trois mois ne sont pas encore écoulés depuis que le Trust a achevé son organisation et est entré en activité sous le nom de *International Mercantile Marine Company*. Cependant les résultats déjà acquis nous fortifient dans la conviction que les ententes conclues auront les plus heureux résultats pour tous ceux qui y participent. Elles réduiront l'effort déployé par chaque entreprise conformément aux nécessités des circonstances de fait ; elles diminueront les frais ; elles préviendront, par la communauté d'intérêts établie entre les deux groupes, la possibilité des conflits, tout en respectant la pleine et véritable indépendance des compagnies allemandes ».

ces grands représentants de l'armement moderne. Depuis, le syndicat Morgan a constitué l'*International Mercantile Company*, enregistrée dans l'État de New-Jersey, avec un capital de 60 millions de dollars d'actions privilégiées et 60 millions de dollars d'actions ordinaires. Cette colossale concentration de capitaux groupe sous la même direction des flottes représentant ensemble plus d'un million de tonnes (1).

Ce n'est qu'au bout d'un certain nombre d'années qu'on pourra donner à ces arrangements gigantesques, qui sont comme le « nouveau jeu » de l'industrie des armements, leur véritable signification juridique et économique (2). Il suffit d'avoir indiqué ici ces nouvelles formes de la concentration des capitaux engagés dans des exploitations maritimes et d'avoir montré comment les résultats de telles exploitations peuvent être modifiés par des traités tels que celui conclu par les compagnies allemandes et qui amènent notamment des sortes de garanties d'intérêt sur une partie des capitaux engagés.

---

(1) Voici la composition globale de ces flottes d'après l'*Annual Report of the Commissioner of Navigation (for the fiscal year ending, June 30, 1902)*. Washington.

	Nombre.	Tonnage brut.
Navires de plus de 20.000 tonneaux.	2	41.894
— 15.000 à 20.000 —	1	17.274
— 10.000 à 20.000 —	34	413.740
— 8.000 à 9.999 —	24	208.852
— 6.000 à 7.999 —	14	93.382
— 4.000 à 5.999 —	36	179.873
— 2.000 à 3.999 —	25	79.869
TOTAL.	136	1.034.884

(2) Sur cette matière, consulter P. Pic, *Les syndicats ou coalitions de producteurs et la loi pénale*, *Revue politique et parlementaire*, 10 novembre 1902. Rapprocher le discours prononcé à Sheffield, le 27 septembre 1902, par M. Gérald Balfour et dans lequel il est affirmé que les compagnies anglaises de la combinaison resteraient anglaises, non seulement de nom mais en réalité, les administrateurs demeurant anglais, les navires continuant à porter le pavillon anglais.

Nous voici loin des anciennes entreprises maritimes qui tiraient leurs bénéfices du simple excédent de leurs recettes en fret sur le montant des dépenses nécessitées par l'expédition. On peut constater notamment trois sortes de résultats pécuniaires nouveaux que fait apparaître la combinaison Morgan.

On vient de voir qu'en ce qui concerne la *Hamburg-Amerika Linie* et le *Norddeutscher Lloyd*, elle leur garantit un intérêt élevé sur une partie de leur capital.

Quant aux possesseurs d'actions des entreprises anglaises englobées dans le Trust, ils ont eu l'avantage de voir leurs titres achetés par celui-ci à des prix extrêmement élevés (1) ; ils ont réalisé de ce chef des bénéfices importants.

Enfin, par contre-coup, une compagnie étrangère à la combinaison, a profité de l'effet produit par celle-ci sur la nation anglaise : c'est la Compagnie Cunard, qui reçoit des avantages spéciaux pour rester exclusivement anglaise. Une attitude méritant la générosité des pouvoirs publics, telle est aujourd'hui la source possible de bénéfices nouveaux à classer parmi ceux des exploitations maritimes.

Voilà quelques-uns des résultats profitables de ces grandes concentrations de forces. L'avenir dira si l'exploitation nouvelle est susceptible de produire, d'autre part, tous les résultats avantageux espérés par ses promoteurs pour eux-mêmes. Il dira enfin si, par contre, elle n'a pas entraîné pour les tiers des résultats en sens contraire.

On voit combien sont devenus complexes les facteurs des résultats obtenus dans l'aventure des capitaux sur mer. Aussi, pour quelques esprits, les grandes entreprises mo-

(1) Comme il fallait réaliser très vite l'opération du groupement des flottes, on a acheté les actions à des taux très majorés. Le Trust se serait rendu acquéreur de celles-ci à des prix dépassant 1.000 francs par tonneau de jauge, soit le triple ou le quadruple de ce qu'elles valaient. (V. *Réforme sociale*, 16 février 1903, discours de M. de Lamarzelle.)

dernes d'armements sembleront singulièrement périlleuses et déconcertantes. La vérité est que, pour prospérer, elles exigent chez ceux qui les dirigent une ampleur de vues capable de concevoir des desseins à longue échéance ; une ténacité et une patience assez constantes pour en poursuivre l'exécution malgré les obstacles, et cependant assez souples pour s'accommoder des circonstances nouvelles ; une perception très nette de tous les mouvements économiques et sociaux et une sagacité presciente de leurs répercussions ; des connaissances presque universelles ; l'intuition des vrais progrès et le courage de les réaliser ; la sagesse dans les prévisions financières, un souci jaloux des réserves pécuniaires et de l'élasticité des ressources ; une énergie et une droiture s'unissant pour constituer une force morale telle qu'elle entraîne les collaborateurs de tous ordres, résiste aux pressions inconsidérées des actionnaires et inspire une confiance générale ; une certaine indépendance vis-à-vis des exigences gouvernementales et cependant un patriotisme éclairé, conscient du rôle des flottes commerciales et digne de mériter, le cas échéant, la reconnaissance des pouvoirs publics. Au prix de la réunion de tous ces éléments, les circonstances qui seraient de nature à sembler des causes de fragilité pour l'industrie des armements peuvent apparaître comme des causes de puissance et de grandeur.

CONCLUSION

...Penchés à l'avant des blanches caravelles,
Ils regardaient monter en un ciel ignoré
Du fond de l'Océan des étoiles nouvelles.
(J. M. de Heredia, *Les Conquérants*, TROPHÉES).

Nous venons de clore notre étude en examinant des résultats qui s'expriment par des dividendes. Ce n'est pas assez de considérer l'industrie des armements au point de vue de ces résultats. Elle en a eu d'autres d'une nature différente, ceux qui méritent d'être mis en relief, soit dans les annales des peuples qui ont joué un rôle dans l'univers, soit dans l'histoire générale de la civilisation.

Nombre de peuples lui ont dû leur prospérité, leur puissance, presque leur existence. Pour quelques-uns, Venise, Gênes, la Hollande, elle a été le moyen de s'évader d'un étroit territoire, de s'enrichir au loin et de faire figure dans le monde par le déploiement sur mer d'une activité qui n'aurait pu trouver sur terre son emploi. Pour l'Angleterre, elle a été l'industrie essentielle et vitale, l'instrument incomparable de la domination et de la colonisation, le lien puissant seul susceptible de maintenir la cohésion entre les parties éloignées et disparates d'un immense empire. Pour la France, mieux équilibrée dans ses forces et dans ses ressources, elle n'est pas une industrie aussi essentielle, mais elle a été et elle demeure une industrie nécessaire à sa prospérité et, depuis l'accroissement de son domaine colonial, elle est devenue l'industrie indispensable à la conservation et à l'exploitation de ce domaine. Pour l'Allemagne, elle a pris, dans une

courte période, une importance des plus considérables ; elle a contribué dans une large mesure à cet essor industriel et commercial qui, malgré l'excès de sa rapidité et la réaction qui s'est produite, a fait l'admiration du monde civilisé ; elle a permis aussi à ses hommes d'Etat d'avoir, conformément à ses aspirations nouvelles, cette *Weltpolitik* dont elle s'enorgueillit et à laquelle elle semble désormais attachée. En un mot, l'industrie des armements est la condition d'une politique mondiale comme d'une politique coloniale.

De même que pour ces pays, elle a été, pour presque toutes les nations maritimes, l'auxiliaire de la marine militaire. Pour chacune, elle a été un moyen d'expansion du commerce, le véhicule assurant à l'exportation nationale le bénéfice des marchés lointains.

En somme, soit pour les besoins politiques, soit pour les besoins commerciaux, les marines marchandes, à toutes les époques, ont créé des émissaires précieux procurant crédit et prestige à leur pays par une sorte de proclamation éclatante de sa vitalité. Jadis, ce noble rôle était comme symbolisé par les trompettes dorées des allégories qui s'élançaient des guibres pompeuses alors en faveur et qui donnaient aux navires l'allure de hérauts des souverains dont ils déployaient le pavillon. Il n'est point besoin de décorer de semblables symboles les sévères étraves d'acier des steamers modernes pour que ces nouveaux envoyés apparaissent véritablement comme des hérauts nationaux, les plus éloquents qui soient pour annoncer au loin la force et le génie de leur patrie !

Si maintenant on envisage le rôle de l'industrie des armements dans l'histoire générale, on constate qu'elle a été l'une des industries les plus fécondes pour le bien-être de l'humanité et pour les progrès de la civilisation.

Elle a coopéré avec les industries de transports terrestres à un grand phénomène magistralement décrit par M. de Foville, « la solidarité croissante des divers marchés commerciaux

qui, rapprochés les uns des autres, tendent à ne plus constituer qu'un marché unique, dont tous les peuples civilisés deviennent à la fois les pourvoyeurs et les clients ». Comme l'ajoute le même auteur, il s'est créé ainsi entre les nations « une sorte d'association et d'assurance mutuelle contre la disette et contre la surabondance. » Il n'y a plus pléthore ici, quand il y a pénurie ailleurs. Les prix se sont trouvés abaissés et nivelés. Ces changements, s'ils ont parfois contrarié des intérêts particuliers, ont été, en général, la cause d'un plus grand bien-être.

Pour les progrès de la civilisation, l'industrie des armements a peut-être plus fait qu'aucune autre industrie. Elle a provoqué les plus merveilleuses applications des sciences et, à beaucoup d'autres égards encore, s'est montrée une heureuse initiatrice.

Le navire à vapeur a précédé la locomotive et, depuis, est devenu comme le rendez-vous des plus extraordinaires découvertes. La succession des différents types de steamers du dix-neuvième siècle a marqué, dans une période relativement courte, une série de progrès qui eussent paru prodigieux aux hommes qui ont fait les premiers essais de la nouvelle navigation et qui le sont effectivement pour qui les embrasse dans leur ensemble. Merveilleux aussi sont les progrès dans les procédés et les instruments de la science nautique, de même que les accroissements de la puissance de ces grands phares contemporains, dont les feux sont allés si loin au devant des navires, que des développements nouveaux semblent désormais inutiles. Et combien nombreux sont les travaux scientifiques de tous ordres que la navigation a provoqués et où des lois non encore révélées ont trouvé leur formule !

Au point de vue économique et social, il est curieux de constater que l'industrie des armements a fourni les germes d'idées fécondes qui se sont généralisées.

Elle a suggéré les premières applications importantes de l'assurance et voici que l'assurance, se multipliant et se diversifiant, devient la source d'inappréciables bienfaits dans toutes les branches de l'activité humaine.

Le navire lui-même a constitué dès le moyen âge un objet fréquent de responsabilité limitée et voici qu'au dix-neuvième siècle le principe de la société à responsabilité limitée, qui a permis les grands groupements de capitaux, a rendu possibles les vastes entreprises. L'industrie des armements semble avoir devancé les autres au point de vue économique.

Elle les a devancées aussi au point de vue social. Chez elle on trouve depuis longtemps les germes d'institutions qu'on déclare aujourd'hui des progrès. Ainsi, il y a longtemps que le salaire des gens de mer est insaisissable. Or, aujourd'hui, l'insaisissabilité des salaires des travailleurs tend à devenir une règle générale chez les diverses nations. Ainsi encore, il y a longtemps que l'industrie des armements recèle en elle le germe de la théorie du risque professionnel : elle le recélait dans cette règle ancienne d'après laquelle le marin blessé au service du navire doit être pansé et soigné aux frais de l'armement, abstraction faite de toute faute imputable au capitaine ou à l'armateur. Or, voici que, dans les dernières années du dix-neuvième siècle, l'idée du risque professionnel à la charge de l'employeur se développe et triomphe de l'ancien droit commun chez presque toutes les nations civilisées.

Au point de vue des relations internationales, l'industrie des armements a eu des effets importants : tout en avivant peut-être plus qu'aucune autre chez ceux qui l'exercent le sentiment de la nationalité, elle a constitué un puissant moyen de rapprochement pour les peuples, qui ont eu forcément par elle un champ d'activité commun ; ils ont été de la sorte amenés à de nombreuses ententes générales, grâce auxquelles, dans une large mesure, s'est formée l'accoutumance du monde civilisé au bienfait des unions universelles dans

des buts d'utilité supérieure. Ainsi, par une sorte d'antithèse qui l'ennoblit doublement, cette industrie, qui sert la cause des indépendances nationales, qui même a fourni aux nations l'idée de l'organisation permanente d'activités commerciales prêtes à se transformer en forces guerrières, cette industrie crée des communautés d'intérêts de plus en plus fortes qui solidarisent les peuples civilisés dans des aspirations communes et les habituent à des relations de haute humanité qui sont comme des préludes de pacification.

C'est vraiment un rôle prééminent que notre industrie aura joué dans l'histoire de la civilisation. Apanage des peuples les plus policés dès l'antiquité et le moyen âge, elle aura été en quelque sorte en avance sur les autres industries. Elle aura été leur école, leur modèle ; une évocatrice d'inventions incomparables ; un mode d'activité qui aura servi à l'élaboration et à l'essai de conceptions fécondes. Si elle a donné autrefois aux *conquistadores* les moyens d'aller s'emparer des richesses du Nouveau Monde, elle a fourni à l'humanité les moyens ou l'occasion de réaliser des conquêtes infiniment plus précieuses.

C'était avec raison qu'à une époque de préjugés à l'endroit du commerce, un roi de France avait déclaré qu'on ne dérogeait pas en se livrant à l'industrie des armements. Puisse la France, après avoir affirmé la noblesse de toutes les industries, ne pas oublier qu'elle doit une prédilection particulière à celle qui aura été le stimulant du génie, du talent, des énergies diverses de tant de ses enfants ! Puisse le souvenir des trésors de gloire qu'elle a tirés de la mer l'inviter à lui en demander d'autres ! Puissent les générations du vingtième siècle, en s'avançant avec confiance vers l'horizon maritime, découvrir les cieux qu'elles ignorent et voir monter, elles aussi, suivant la belle image du poète décomposée et multipliée, « du fond de l'Océan, des étoiles nouvelles » !

ANNEXE

Extraits traduits du rapport déposé en 1902 par la commission de la Chambre des Communes chargée de l'enquête sur les subsides à la navigation (1).

Les subventions.

Il convient de remarquer que le taux des subventions, par mille, varie considérablement dans les différents pays ; il varie aussi selon les lignes. La comparaison des taux par mille ne donne certainement pas une idée exacte de ces subventions ; les conditions diffèrent trop d'une ligne à l'autre. C'est ainsi que la vitesse et la régularité sont des facteurs de première importance ; la moindre augmention de la vitesse prévue dans le contrat entraîne, pour chaque nœud de plus exigé, une dépense disproportionnée avec la dépense initiale. C'est ainsi que la Russie fait entrer les droits payés pour le passage par le canal de Suez dans le chiffre de la subvention allouée à ses navires subventionnés ; les salaires varient selon les pays ; néanmoins, la comparaison des subventions par mille peut avoir son intérêt pour donner une idée de la valeur respective des services rendus.

La subvention moyenne par mille du *North German Lloyd*, pour son service est-asiatique et australien, ressort à 5.05 marks (5 shillings) ; calculée pour le service australien seul, elle ressort à 6 sh. 8 d. La subvention française des Messageries Maritimes pour leur service d'Australie ressort à 8 sh. 4 d. par mille, la Compagnie P. & O. reçoit pour son service australien 85.000 £ par an, soit 2 sh. 7 d. par mille seulement. Mais comme la subvention totale de la Compagnie P. & O. qui est de 330.000 £ par an, porte sur l'ensemble de ses services dans l'Inde, en Chine et en Australie, et ressort à

(1) *Report from Select Committee on Steamships subsidies, ordered by the House of Commons to te printed, 3 december 1902.*

5 sh. 5 d. 92 par mille, il est évident que pour arriver à cette moyenne *générale* de 5 sh. 5 d. 92 par mille, il faut que la moyenne *spéciale* de la subvention allouée au service de l'Inde et de la Chine, considérée séparément, soit très supérieure à ce chiffre de 5 sh. 5 d. 92. Sir Thomas Sutherland, président de la Compagnie P. & O., a, cependant, soutenu devant le Comité que la moyenne vraie par mille ressort à 4 sh. seulement et cela, par diverses causes qu'il a énumérées.

5. — On trouvera à l'appendice 12 de l'enquête de 1901 une liste des subventions anglaises. Cette liste donne un total de 756.500 £ par an, mais elle ne comprend pas le nouveau contrat qui vient d'attribuer à la Compagnie Cunard une subvention de 150.000 £ (Voir Appendice de 1902, annexe 29). De plus, les subsides alloués par l'amirauté s'élèvent à 77.813 £ par an. Comme points de comparaison commodes, on citera ici quelques subventions postales anglaises. Le chemin de fer « London Chatham et Dover » (maintenant « South Eastern et Chatham ») reçoit 25.000 £ pour le transport des malles, deux fois par jour, entre Douvres et Calais et Calais-Douvres. Pour un service de moitié moindre, et qui ne comporte pas le transport de la malle des Indes, la malle française reçoit une subvention de 10.000 £ par an. La Compagnie P. & O. reçoit la plus forte subvention qui soit allouée dans le royaume ; elle touche 330.000 £ par an pour un service hebdomadaire sur Bombay, un service tous les quatorze jours sur Shanghaï, et un service, tous les quatorze jours aussi, sur l'Australie ; mais elle déclare que cette subvention est tout à fait insuffisante, même à ne considérer que le service purement postal. La ligne « Orient » reçoit 85.000 £ par an pour un service tous les quatorze jours sur l'Australie et le chemin de fer du Canada au Pacifique (Canadian Pacific Railway) pour le transport des malles, des troupes et des provisions (stores) de Halifax ou de Québec (voie de Vancouver) à Hong-Kong, touche 60.000 £ par an, et ce contrat est à la veille d'être renouvelé. La Compagnie *Royal Mail* touche un subside de 80.000 £ par an pour un service accompli de quatorze jours en quatorze jours sur les Indes occidentales. La Compagnie *Union Castle* reçoit 135.000 £ pour transporter les malles de Southampton à Table Bay une fois par semaine. La *British India Steam Navigation Company* reçoit 9.000 £ par an pour un service mensuel entre Zanzibar et Aden, arrangement auquel il sera fait ultérieurement allusion. Ce que l'on a principalement en vue en Angleterre en accordant des subventions est la rapidité et la régularité du service postal et aussi les besoins de l'amirauté pour

ce qui est du choix des ports d'escale, en temps de guerre ou en cas de besoin. Les intérêts du commerce n'en sont pas l'objectif, sinon en ce sens que les lignes postales suivent les grands courants du trafic. On ne s'est écarté de cette politique que lorsqu'on a alloué une subvention annuelle de 40.000 £ au service des Indes Occidentales qui est dirigé sur la Jamaïque (service non compris dans l'appendice 12), qui est le résultat des recommandations faites par la Commission Royale des Indes Occidentales de 1896-97 et qui a été établi en vertu d'un contrat passé avec MM. Elder Dempster et Cie de Liverpool pour encourager le commerce de fruits de ces îles.

6. — Si nous passons aux subventions allouées aux compagnies de navigation à vapeur et aux voiliers par les gouvernements étrangers, nous nous trouvons en présence d'une politique essentiellement différente. En Allemagne, une subvention annuelle de 165.000 £ est allouée au *North German Lloyd* pour son service de l'est-asiatique et 115.000 £ pour son service australien ; la Compagnie allemande de l'Afrique Orientale reçoit 67.500 £ par an pour un service sur Cape-Town, par les deux côtés de l'Afrique. On déclare que ces sommes, qui s'élèvent ensemble à 347.000 £, représentent ensemble le montant total annuel de toutes les subventions de l'Etat alloués par l'Allemagne aux lignes de navigation à vapeur ; mais elles ne comprennent pas une somme de 65.000 £ environ payée annuellement par l'administration des postes allemandes à la Compagnie Hambourgeoise Américaine (*Hamburg Amerika*) et à la Compagnie du Lloyd allemand du Nord (*North German Lloyd*) pour le transport des malles allemandes de Hambourg et de Brême respectivement, en Amérique ; elles ne comprennent pas non plus deux petites sommes de 4.500 £ payées à la *Jaluit Gesellschaft* de Hambourg, ni celle de 535 £ payée à la ligne Woermann pour le service dont elle est chargée entre le Sud-Ouest Africain allemand et Cape-Town. Le *North German Lloyd* n'a pas de subvention pour son service de l'Atlantique, mais ce service retire un avantage indirect des subventions qui sont accordées aux autres services de la compagnie. Il est très remarquable que, en 1895, le *North German Lloyd* possédait 72 steamers d'un tonnage brut total de 217.000 tonnes, il possède, en 1901, 94 steamers dont le tonnage brut total est de 476.000 tonnes. En cinq ans, l'ensemble de l'affaire paraît donc avoir plus que doublé ; mais les dépositions recueillies dans l'enquête ne montrent pas quelle est dans cette augmentation la part respective des lignes subventionnées et des lignes non subventionnées.

Les combinaisons allemandes.

De tous ces chiffres, il ne ressort pas cependant qu'il y ait une différence bien profonde entre la politique anglaise et la politique allemande, telle qu'elle résulte des primes indirectes accordées sous diverses formes, par le gouvernement allemand. Ces primes indirectes sont principalement de deux sortes: 1° l'exemption des droits de douane, et 2° taux différentiels de transports sur les chemins de fer. Les exemptions de droits de douane sont accordées sur tous les navires de mer et de rivière à toutes matières destinées à la construction, à la réparation et à l'armement des navires de mer, y compris les objets constituant l'armement ordinaire d'un navire, à savoir : les cordages, le gréement, les ancres, les chaînes et les voiles ; les pavillons, les compas, les sextants, les canons, les fusils; les outils du charpentier, les haches, marteaux, clous, les crochets et harpons ; les canots et leur armement, les articles composant l'inventaire du magasin de la machine et, de plus, tous les articles en usage dans la marine impériale allemande pour l'artillerie ou l'armement. Cette nomenclature ne comprend que les articles manufacturés, en tout ou en partie à l'étranger ; elle ne comprend pas les matières premières tels que le fer en gueuses ou le cuivre brut. A titre d'encouragement additionnel à la construction des navires, certains de ces articles ont cependant le bénéfice du taux de transport dit préférentiel sur les chemins de fer allemands de l'Etat.

7. — Le système des taux de transport de marchandises dits préférentiels est plus minutieusement encore décrit dans les tarifs officiels des lignes allemandes de l'Est-Africain et les lignes allemandes du Levant. Ils équivalent à une prime indirecte; ils constituent une aide donnée à la marine marchande sous la forme de taxes de transport très réduites par tous les chemins allemands de l'Etat aux marchandises expédiées au moyen de connaissements *directs* des localités situées de l'intérieur de l'Allemagne à destination soit de l'Est-Africain, soit du Levant, par les vapeurs de la ligne allemande de l'Est-Africain, ou ceux de la ligne allemande du Levant. Ces taux de transport combinés, fondant dans une taxe globale le parcours par terre et le parcours par mer, introduits le 15 juin 1890 sur la ligne de l'Est-Africain, et le 1er avril 1895 sur la ligne du Levant, sont plus bas que ceux appliqués aux marchandises dirigées sur les ports allemands pour l'exportation directe par mer. Leur effet est d'attirer la marchandise aux lignes régulières de navigation. Les marchandises

dirigées par les vapeurs de la ligne du Levant, sous le régime de connaissements directs, à destination des stations des lignes de chemins de fer ottomans et bulgares, jouissent également du privilège de taxes réduites de transport sur ces chemins de fer. Jusqu'au commencement de la guerre sud-africaine, un avantage analogue était accordé sur le chemin de fer de la baie de Delagoa (chemin de fer hollandais du Sud de l'Afrique) aux marchandises expédiées directement des localités de l'intérieur de l'Allemagne au Transvaal, et les taxes appliquées, par mille, à ces marchandises, étaient inférieures à la quotité, par mille, des taxes appliquées sur les chemins de fer anglais aux mêmes catégories de marchandises. Et, ici, il convient de remarquer que les taux du transport maritime, c'est-à-dire le fret proprement dit, à destination de l'Afrique, au départ des ports anglais et des ports du continent, est le même par suite de ce fait que les lignes allemandes de navigation et les lignes anglaises travaillent sous l'empire d'une conférence ayant pour objet le maintien d'un taux uniforme sur le parcours maritime.

Les différences à l'avantage des taxes combinées de transport par terre et par mer, telles qu'elles existent en Allemagne, comparées aux taxes anglaises, ressortiront de l'examen attentif de quelques-uns des appendices du rapport, et spécialement de l'appendice (1902) produit par Sir Charles Cayzer ; mais on peut ici en donner quelques exemples. Le coût par tonne du transport des rails de Birmingham à Liverpool, sur une distance de 97 milles, soit 156 kilomètres, est de 8 sh. 4 d.; le coût par tonne des rails d'Oldenburg à Hambourg, sur une distance de 160 kilomètres, est de 3 sh. 4 d., d'après le tarif Est-Africain, et de 3 sh 2 d., d'après le tarif de la ligne du Levant. De même, le coût du transport des machines emballées pour l'exportation, de Leicester à Glasgow, sur un parcours de 313 milles, soit 504 kilomètres, est 36 sh. 4 d. par tonne ; de Wronke, Prusse Orientale, à Hambourg, sur un parcours égal de 504 kilomètres, le coût est de 10 sh. 10 d. la tonne dans le tarif de l'Est-Africain, et de 7 sh. 10 d. la tonne dans le tarif du Levant. Le transport de la quincaillerie de Birmingham à Londres, sur un parcours de 111 milles, ou 179 kilomètres, est de 21 sh. 8 d. la tonne, de Flensbourg, dans le Schleswig-Holstein, à Hambourg, même distance de 179 kilomètres, il est de 4 sh. 2 d. sur le tarif Est-Africain ; il varie, dans le tarif du Levant, d'après la classe, entre 4 sh. 1 d. et 4 sh. 9 d. La taxe sur les cotonnades d'exportation en balles, de Manchester à Bristol, distance 175 milles, ou 282 kilomètres, est de 22 sh. 4 d. la tonne ; de Berlin

à Hambourg, distance 279 kilomètres, la taxe est de 8 sh. 7 d. sur le tarif Est-Africain, et 4 sh. 1 d. sur le tarif du Levant. Les socs de charrues et le ciment peuvent être chargés, pour Delagoa-Bay, un peu meilleur marché par la voie anglaise que par la voie allemande, mais le tarif combiné allemand est meilleur marché et, dans certains cas, bien meilleur marché pour les bicycles, les bouteilles, la brosserie, les tapis, les fers galvanisés, les grosses pièces de fer manufacturé, le verre, les ameublemcnts, le caissage vide, les tuyaux en fer, les clous et les pianos. Le résultat pratique de ces tarifs combinés, à bases réduites, et leurs effets sur le commerce anglais en général, seront l'objet d'un paragraphe ultérieur. Il suffit, pour le moment, d'indiquer que ces taxes réduites ont été et sont fixées d'après l'expérience acquise en Allemagne en tout ce qui touche le coefficient d'exploitation des trains sur les longues distances, et de rappeler que l'objectif principal poursuivi en Allemagne est de créer, d'encourager et de faire progresser le commerce d'exportation allemand dans la direction des pays dont il s'agit, de façon à lui permettre de concurrencer avec succès le commerce d'exportation de l'étranger vers ces mêmes pays. Au point de vue allemand, la politique qui a inspiré toutes ces subventions directes et indirectes repose sur l'idée qu'elles constituent un bon placement, et que l'argent qu'on y consacre est de l'argent bien dépensé ; mais son principal élément de succès réside dans l'énergie et l'esprit d'entreprise qui caractérisent les bénéficiaires.

. . . . . .

Conditions diverses des subventions.

19. — Les conditions dans lesquelles les subventions étrangères sont accordées sont le second point qui paraît à votre Comité digne de l'attention la plus minutieuse. Ces conditions peuvent être rangées sous cinq titres : 1° les questions se rapportant à la vitesse ; 2° celles qui visent le contrôle du Gouvernement et l'achat ou l'affrètement des navires qui peuvent se trouver sous le contrôle de Gouvernements étrangers ; 3° la nationalité des équipages ; 4° les taux de fret, et 5° le transport des fonctionnaires ou officiers.

20. — En ce qui concerne la vitesse, on peut dire que le meilleur moyen de s'assurer la possession d'une marine marchande rapide est de faire de la vitesse une des conditions de l'octroi des subventions postales. La vitesse doit nécessairement varier suivant les cir-

constances, et il convient de remarquer que le préambule de la loi allemande, qui a pour objet l'allocation d'une subvention à la ligne de l'Est Africain allemand, vise entre autres « l'accélération de la vitesse sur les portions du parcours où la vitesse des lignes étrangères concurrentes est plus grande ». Sur onze navires ayant plus de 20 nœuds de vitesse, construits depuis 1895, il n'en est qu'un seul, le steamer de la Compagnie White Star, *Oceanic*, qui navigue sous pavillon anglais, et la Compagnie White Star est aujourd'hui passée sous le contrôle américain. A l'heure actuelle, les Allemands possèdent dans le *Deutschland*, le *Kronprinz Wilhelm* et le *Kaiser Wilhelm II* les navires marchands les plus rapides qui soient à flot; ces steamers ont une vitesse de 23 nœuds 1/2 environ par heure, mais on sait qu'au delà d'une certaine vitesse et selon les formes du navire, chaque nœud de plus ajouté à la vitesse entraîne une augmentation de dépense hors de toute proportion avec celle que comportait le nœud précédent. La question qui se pose est donc celle de savoir quelle est la dépense que justifie la seule vitesse, et c'est une question que votre Comité ne considère pas comme rentrant dans le cadre de son enquête. Votre Comité se borne à dire qu'une condition de nature à assurer une vitesse suffisante et, dans certains cas, une grande vitesse doit accompagner tout contrat impliquant l'octroi d'une subvention, et cela surtout pour deux raisons : 1° les communications rapides, et spécialement les communications rapides entre les différentes parties de l'empire, offrent de grands avantages; 2° les navires marchands rapides sont de précieux transporteurs pour assurer notre ravitaillement en temps de guerre. Autant que possible, tout contrat de subvention postale anglaise devra donc contenir une clause stipulant que les navires affectés au service réaliseront une vitesse au moins égale à la plus grande vitesse des navires étrangers desservant la même route.

21. — Quant aux besoins de l'Amirauté, la législation actuellement en vigueur en France les prévoit dans l'article 20 de la nouvelle loi de 1902. Cet article dispose que des décrets édictés après délibération du Conseil d'Etat peuvent autoriser le ministre de la marine, le conseil des travaux entendu et après entente avec les ministres du commerce et des finances, à accorder une surprime militaire ne dépassant pas 25 °/₀ aux navires qui, par leur construction, leurs arrangements intérieurs, leur installation ou leur vitesse, rempliraient des conditions qui augmenteraient leur valeur au point de vue des services qu'ils pourraient rendre à la marine militaire. En Allemagne,

le *North German Lloyd* ne reçoit sa subvention qu'à la condition que ses vapeurs seront construits sur les chantiers allemands autant que possible avec des matériaux allemands, et de façon à répondre aux besoins de l'Amirauté allemande. Les plans doivent être soumis au chancelier allemand. Des conditions semblables ont été imposées à la Compagnie de l'Est Africain allemand quand il s'est agi de lui allouer une subvention. Dans l'adaptation de ces conditions aux besoins anglais, divers personnages, dont les dépositions figurent à l'enquête, ont exprimé des opinions souvent contradictoires. Sir John Colomb estime que l'Amirauté ne doit pas payer de subvention pour se procurer des croiseurs auxiliaires ; d'abord parce que, selon lui, il n'est pas du tout sage de se priver, en temps de guerre, de quelques-unes des unités les plus rapides de la marine marchande, et, en second lieu, parce qu'il répugne à favoriser les intérêts de tel ou tel navire particulier. Par contre, lord Brassey verrait avec faveur des primes ou subventions à la construction accordées aux croiseurs armés, considérant que, non seulement les croiseurs armés ont une action efficace comme éclaireurs, mais encore qu'ils peuvent protéger notre commerce maritime contre les attaques des navires marchands qu'armerait l'ennemi ; il est probable aussi que, dans sa pensée, les intérêts particuliers doivent passer au second plan en présence des intérêts nationaux. Lord Charles Beresford ne croit pas que les croiseurs auxiliaires puissent être d'aucune utilité pour protéger le commerce ou combattre ; mais il demande que huit navires marchands environ, ayant la plus grande vitesse pratiquable avec sécurité, soient toujours disponibles en service à la mer pour être utilisés en temps de guerre, soit comme éclaireurs, soit pour opérer entre les lignes de communication. Le point de vue officiel de l'Amirauté est qu'une marine marchande efficace est nécessaire comme réserve à la marine militaire, réserve appropriée à ses besoins et immédiatement utilisable en cas de guerre ; elle déclare que telle est aussi l'opinion des Puissances étrangères, qui, toutes, subventionnent leur marine marchande, afin de pouvoir compter sur elle comme réserve le jour où la guerre éclaterait.

Après une étude attentive de la question, votre Comité est d'avis que le principe des subventions payées par ou pour compte de l'Amirauté, ne se justifie que par l'intérêt qu'il y a à emprunter par ce moyen à la marine marchande un nombre limité de navires possédant une vitesse supérieure et une endurance de premier ordre au point de vue de la consommation de combustible, navires construits

pour répondre aux besoins éventuels qu'impose à l'Amirauté le souci des intérêts de la défense nationale. Mais à la condition que l'Amirauté trouve à subventionner des navires marchands rapides plus d'économie qu'à construire elle-même des navires de guerre assurant la satisfaction des mêmes exigences.

22. — La seconde condition à réaliser soulève des questions de très grande importance. Comment un gouvernement quelconque pourra-t-il imposer comme condition *sine quâ non* d'une subvention que le navire subventionné ne soit en aucun cas, vendu ou affrété de façon à le faire passer sous un contrôle étranger ? La mise en action de la force communément désignée sous le nom de la *combinaison américaine* a appelé sur cette question l'attention la plus vive du public. En France, tous les navires sont soumis à l'exercice du droit de réquisition de l'État ; en Russie également, tous les navires sont à la disposition du gouvernement ; en Allemagne, en temps de guerre, le gouvernement a tous les navires subventionnés sous son contrôle ; on en a eu la preuve en 1901 pour 64 steamers de la Compagnie *North German Lloyd* et 16 de la ligne de l'Est Africain allemand. De même, aux États-Unis, en temps de guerre, tous les navires liés par des contrats postaux sont sous le contrôle du gouvernement.

La comparaison de quelques-unes des conditions des contrats de subventions étrangers est une étude instructive. Les articles suivants du contrat du *North German Lloyd* sont topiques : Art. 17 : La vente ou l'affrètement des navires à des pays étrangers n'est permise qu'avec la permission du Chancelier impérial. Art. 38 : « La compagnie ne peut, sans la permission du Chancelier de l'empire, disposer d'aucune ligne de navigation à vapeur. Des articles semblables (le 16e et le 38e) sont insérés dans le contrat passé avec la Compagnie de l'Est Africain allemand ; d'un autre côté, aucune pénalité spéciale pour manquement à ces dispositions ne figure dans le contrat, mais comme la subvention est payable par mois (art. 35) la sanction pénale consiste probablement dans la suppression instantanée de la subvention. En Hongrie, les compagnies maritimes et les armateurs appelés à bénéficier des subventions de l'État doivent s'engager, à ne vendre, sans la permission du ministre, aucun des navires qui en jouissent et, si cet engagement n'est pas observé, ils sont invités à reverser la subvention entière qui leur a été payée jusqu'à la date du manquement. En Autriche, aussi bien qu'en Hongrie, les navires subventionnés doivent être, au

moins pour les deux tiers, la propriété de sujets autrichiens ou Hongrois. Au Japon, ils doivent être propriété japonaise. Le Bill américain de 1902 (subsidy bill) propose qu'ils soient propriété américaine. La nouvelle loi hollandaise qui crée un service régulier entre Java, la Chine et le Japon, essaie de résoudre la difficulté en exigeant que les directeurs soient tous sujets hollandais; mais par elle-même cette disposition ne paraît pas pouvoir atteindre l'objet qu'on en a vue. La disposition suivante figure dans la nouvelle loi française (7 avril 1902) sur la marine marchande : Art. 1er : La majorité des membres du Conseil d'administration ou des membres du Conseil de surveillance des corporations ou sociétés propriétaires des navires qui recevront l'une ou l'autre de ces primes (compensation d'armement ou prime à la navigation) devront être citoyens français. Le président sera français. S'il est prouvé que le propriétaire du navire, qu'il s'agisse d'une compagnie ou d'un armateur individuel appelé à bénéficier de la loi, est une personne interposée, et s'il est prouvé que le véritable propriétaire est un étranger, la prime sera immédiatement supprimée et le gouvernement aura droit de se faire rembourser les primes indûment payées. Le texte des articles 1 et suivants insérés dans la section 14 du projet de loi américain sur les subventions est radical et mérite l'attention : « Un navire qui, à un moment quelconque, a touché une des compensations prévues dans l'une des dispositions de la présente loi, ne pourra jamais être vendu, sinon avec la permission du Secrétaire de la Trésorerie, à un citoyen ou ressortissant quelconque d'une puissance étrangère, et ce, sous peine de déchéance (ce qui signifie, sans doute, la déchéance de la propriété du navire et non pas la simple suppression ou le remboursement de la subvention). La section 17 mérite qu'on s'y arrête ; elle est ainsi conçue : « Aucun navire de construction étrangère ne recevra et ne sera en droit de recevoir aucun des subsides ou autres bénéfices dérivant du présent acte ou de tout autre acte du Congrès, sinon dans les conditions qui y sont ou y seront expressément énoncées, sous la réserve toutefois qu'aucune clause du présent acte ou de tout autre acte ultérieur du Congrès ne soit interprétée de façon à interdire à un citoyen ou à une corporation quelconque des États-Unis ou de tel ou tel État particulier, de passer des contrats en vue de l'acquisition, de la possession ou de l'exploitation d'un intérêt ou part d'intérêt dans une ou plusieurs lignes de navigation à vapeur étrangère ou faisant des opérations de commerce avec l'étranger, et sous la réserve aussi qu'à l'avenir aucun navire de

construction étrangère appartenant à une de ces lignes de navigation ne sera admis à l'inscription sur le registre américain ». Il résulte de ces dispositions législatives que, d'une part, un citoyen américain peut acheter, si cela lui plaît, l'intégralité des intérêts qui constituent la propriété d'une ligne étrangère, pourvu que la législation étrangère le lui permette ; mais que, d'autre part, il lui serait interdit (si ces dispositions acquéraient force de loi) de vendre à un étranger, sans la permission de la Trésorerie, un navire auquel, à un moment quelconque, une subvention américaine aurait été attribuée. En fait, l'Amirauté (anglaise) possède aujourd'hui sur 18 navires auxquels elle paie une subvention totale de 77.813 £ certains droits qui justifient à ses yeux la subvention qu'ils reçoivent. Mais dans l'opinion de Sir John Colomb, il n'est pas certain que ces navires soient les plus rapides qu'elle ait pu se procurer. Outre ces 18 navires, il en est 31 autres qui, aux termes des accords sont tenus, à la disposition de l'Amirauté sans qu'elle ait à payer de ce chef aucun supplément de subvention.

Votre Comité est d'avis qu'aucune subvention à un navire de la marine marchande n'est utile quand elle a simplement le caractère d'arrhes payées pour s'assurer éventuellement la disposition de ce navire en temps de guerre ; il estime qu'aucune subvention ne doit être payée à ce titre ; la faculté de réquisitionner (commandeering) ce navire, sauf à en payer ultérieurement la valeur sur estimation, n'est pas contestée et il est certainement supposable qu'en l'absence des arrhes (retaining fees), elle pourrait être couramment exercée par le gouvernement ; toutefois, en temps de paix, la subvention payée par l'amirauté à certains navires spécifiés est ce qu'en style juridique on désigne sous le nom de « cause valable » (good consideration) donnant au gouvernement le droit légal d'empêcher que ces navires ne soient vendus ou loués à l'étranger et par suite placés sous son contrôle. La vraie question est de savoir quelle sera la sanction de ce droit et par quels moyens, il sera possible de lui donner force effective.

23. — En dehors des restrictions légales, les considérations commerciales seules, cela est évident, dicteront la conduite à tenir, dans un moment de grave crise nationale à l'égard des navires et de la propriété privée en général. On a soutenu, non sans raison, qu'une vente à un étranger peut toujours être accomplie au moyen d'une personne interposée de nationalité anglaise qui détiendrait la propriété pour compte de l'étranger, comme fidéi-commissaire. Les au-

teurs de la loi promulguée récemment en France ont pressenti ce dessein et se sont proposés d'y parer le jour où il y serait donné suite, en frappant de nullité tous les actes destinés à le réaliser. En pareil cas, il est donc impossible d'établir une distinction entre l'acheteur anglais et l'acheteur étranger, et cela étant, votre comité est fermement d'opinion qu'aucune subvention anglaise ne pourra être accordée qu'à la condition expresse que le navire, ayant l'avantage de la subvention, ne pourra être vendu, soit en totalité, soit en partie, qu'avec la permission du gouvernement anglais. Du moment que le gouvernement se réserve le droit de priorité, en vue, soit de l'achat, soit de la location du navire, les objections tombent et il peut librement exercer son contrôle. Divers arguments ont été soulevés contre une législation de cette sorte ; le principal consiste à dire qu'aucune compagnie ne consentirait à subir aucune condition pareille, sinon moyennant une subvention énorme. A cela votre comité ne voit d'autre réponse à faire que la suivante : deux compagnies allemandes la subissent (voir art. 38) sans exiger aucune subvention excessive (le *North German Lloyd* reçoit 280.000 £ par an et la Compagnie *German East Africa* reçoit 67.500 £).

24. — Votre Comité est, en outre, d'avis qu'il est désirable que les conseils d'administration ou de direction des compagnies de navigation subventionnées soient composés de membres, en majorité anglais.

25. — La vente ou la location des navires subventionnés à l'étranger ont été, jusqu'ici, considérées au point de vue de la défense nationale. On trouvera, au paragraphe 37, l'exposé des effets que ces ventes ou locations exercent sur le commerce britannique par le seul fait qu'elles font passer ces navires ou lignes de navires sous le contrôle étranger et qu'elles ont, en partie, pour cause déterminante, cette circonstance même de la subvention.

26. — La seconde condition qu'il convienne d'examiner en matière de subvention est la nationalité des équipages. En Allemagne, en Russie, en Italie et au Japon, on attache une grande importance à la nationalité des équipages ; l'amirauté anglaise soutient que tout contrat postal ou contrat similaire doit stipuler que le capitaine et les officiers, ainsi qu'une portion au moins de l'équipage seront anglais, chacun des navires qui y sont l'objet de ces contrats devra embarquer un certain nombre de mousses et de novices nés anglais, nombre proportionné à son tonnage. Telle est aussi l'opinion de votre Comité. Quant au nombre exact des hommes à embarquer, il con-

vient de noter que, dans la loi de 1902, la France s'est considérablement départie de la rigueur de ces règlements en ce qui concerne les navires naviguant sous les tropiques ; cette loi autorise sur ces navires des équipages composés presque exclusivement d'étrangers à l'exception des officiers et des maîtres ; de même, les exigences du projet de loi américain (subsidies bill de 1902) sont également, sous ce rapport, des plus modérées. Les textes figurent à l'appendice. L'article relatif aux équipages (31) de la Compagnie *North German Lloyd* est ainsi conçu : « Tous les hommes de pont et tous les membres du personnel employé dans la chambre des machines (members of the engine room staff) recrutés en Allemagne devront être des hommes appartenant à la réserve de la marine impériale allemande ou des personnes qui se soient engagées à servir dans la marine impériale si le navire (sur lequel ils s'embarquent) est réquisitionné, affrété ou acheté par le gouvernement allemand. Les hommes de couleur ne peuvent être employés dans les chambres de la machine ou les chambres de chauffe que si, par des raisons sanitaires, il convient de ne pas employer des chauffeurs ou des soutiers européens ».

En Autriche-Hongrie, cependant, la seule condition qui se rapporte à la nationalité, la nourriture et l'installation des équipages des navires subventionnés, consiste à déclarer que le capitaine et le maître d'équipage doivent être des sujets autrichiens ou hongrois.

L'Amirauté britannique fait remarquer que si l'on ne pourvoit pas à cette question de nationalité, les navires anglais, le jour où l'Amirauté se verra dans la nécessité de s'en servir, se trouveront en grande partie armés avec des équipages composés d'étrangers qu'il faudra partiellement, sinon entièrement, remplacer par des sujets anglais, le jour où la guerre éclatera.

Il faut bien aussi rappeler ici que les armateurs ont, à plusieurs reprises, déclaré qu'ils ne peuvent plus toujours se procurer des marins anglais appartenant à la catégorie dont ils ont besoin ; que vu les salaires plus élevés payés aux marins anglais, les dépenses d'un navire armé avec des marins étrangers sont, en général, moindres à service égal.

On a attribué, entre autres causes, à la rémunération meilleure, et à la variété plus grande des emplois que les marins anglais peuvent trouver à terre, l'insuffisance des sources de recrutement où l'armateur peut puiser les éléments d'un équipage anglais, en ajoutant que la Grande Bretagne fait appel à une population de moins de 40 mil-

lions d'âmes pour se procurer les équipages que comporte une flotte marchande de 15 millions de tonnes, alors que l'Allemagne, par exemple, n'a à demander à une population de 45 à 46 millions d'âmes que le nombre de marins nécessaires pour armer une flotte de trois millions de tonnes seulement. Quant aux salaires, on trouve dans le Rapport récent du Commissaire de la navigation aux Etats-Unis, des calculs qui établissent que le marin allemand coûte bien moins cher que le marin anglais, et le marin anglais beaucoup moins cher que le marin américain ; les chiffres sont dans le rapport de 10 pour l'américain à 7 ou 8 pour l'anglais et 5 ou 6 pour l'allemand. Pour la navigation dans les mers de l'Orient et sous les tropiques, la difficulté existe encore certainement, mais elle est moindre parce que le Lascar, sujet anglais, est accepté comme marin anglais...

. . . . . .

Les Conférences.

Une Conférence ou ring maritime opère de la façon suivante : les propriétaires de lignes régulières de steamers se réunissent et conviennent ensemble que telles ou telles taxes anglaises de transport seront appliquées à toutes les personnes qui s'adresseront à eux pour transporter leurs marchandises ; cela fait, ils s'entendent pour donner sur ces taxes, un rabais à celles de ces personnes qui chargeront *exclusivement* par leurs navires, et le montant de ce rabais est retenu par eux, pendant une période de temps qui varie de six à douze mois, sous la réserve expresse que la somme ne sera payée, au bout de cette période, que si le chargeur déclare par écrit qu'il n'a pas chargé de marchandises par des navires autres que ceux de la Conférence (voir la formule de demande de rabais différé à l'appendice de 1902-16). Le résultat du système est que le chargeur ne peut charger par un steamer indépendant ne faisant pas partie de la conférence que si les navires de celle-ci ont déjà leur chargement complet. Le propriétaire de ce steamer indépendant aura beau dire qu'il chargera des parties entières de marchandises à un prix inférieur de 5, 10 ou 15 shillings la tonne à celui pratiqué par la Conférence, le chargeur n'osera pas profiter de ses offres, ni utiliser ses services, parce que s'il le faisait, lui (le chargeur) aurait à sacrifier la somme sur laquelle la Conférence a mis la main et qu'elle retient. Sir A. Swettenham déclare que par le simple jeu de ce système de conférences les steamers

(chargeant à l'aventure) et désignés communément sous le nom de *Tramp Steamers* qui fréquentaient autrefois Singapore ont été absolument « boycottés » au grand détriment du commerce britannique. Ces steamers sont, en général, des cargo-boats qui, attirés par l'appât des offres qui leur sont faites, entreprennent des voyages irréguliers. Ils n'appartiennent pas toujours à des lignes régulières, mais le plus souvent à des armateurs particuliers. Sir T. Sutherland ne nie pas que, sous l'influence de la concurrence des « tramps » les taux de fret ne soient tombés à environ 17 shillings et dans certains cas à 5 shillings ; mais il dit que l'une des causes du phénomène peut avoir été la concurrence que les steamers réguliers se sont faite entre eux ; il ajoute que l'assertion émise à propos de la disparition des « tramps » en 1897 est absolument sans fondement, la Conférence ayant précisément à ce moment, relevé ses taux à 32 shillings la tonne. Quand une ligne régulière de steamers ou un steamer indépendant, en dehors de toute conférence, fait son apparition dans un port, il commence généralement par offrir au commerce des frets plus bas que ceux existants et un conflit s'ensuit. Si la ligne régulière voit qu'elle ne peut que difficilement conserver ses positions, la Conférence peut réduire ses prix à des taux inférieurs à ceux de la compagnie indépendante, c'est-à-dire à ceux qualifiés de « taux de guerre » et prendre par la famine la compagnie indépendante, qui cesse d'exister. Si, au contraire, cette dernière est assez forte pour maintenir son indépendance en dépit du monopole de la conférence et rester debout, des pourparlers peuvent être engagés et il peut arriver que la compagnie indépendante soit admise dans le cercle (ring) de la conférence.

Sir Alfred Hickman ne demande même pas un taux de fret modéré ; tout ce qu'il veut, c'est que l'armateur anglais ne transporte pas les marchandises étrangères à un fret plus bas que les marchandises anglaises, ce qui donne une prime gratuite aux commerçants étrangers. C'est ainsi qu'en mars 1899, la quincaillerie était transportée d'Amsterdam à Java, voie de Liverpool, transbordement compris, à 20 shillings la tonne, alors que la quincaillerie chargée sur le même navire, à Liverpool pour Java, était taxée sur le pied de 30 shillings la tonne, de façon que non seulement le transport d'Amsterdam à Liverpool et le transbordement ne coûtaient rien, mais étaient de 10 shillings inférieurs à zéro. En 1896, les cornières en fer chargées à Anvers pour les marchés de l'Extrême-Orient étaient taxées à raison de 19 shillings la tonne, et au départ de Londres, à raison de

25 shillings. En 1902, le fret des thés de Chine à destination de Londres était calculé sur la base de 50 shillings moins 10 °/₀ représentant le rabais différé, soit net 45 shillings alors que de Chine à New-York, ils paient de 20 à 30 shillings, selon les fluctuations de la concurrence. Dans une autre occasion, une grande compagnie de navigation de Londres, subventionnée par le gouvernement pour son service postal, a embarqué des fers à Anvers pour l'Extrême-Orient, voie de Londres, et les a taxés à 10 shillings de moins qu'une cargaison similaire embarquée directement à Londres pour la même destination. Cette année même, les compagnies de navigation à vapeur allemandes transportent le papier de Gothenbourg, viâ Hambourg, moyennant un fret à forfait de 35 shillings par mètre cube, à destination de Melbourne et Sydney, soit à un prix de £ 0.2.6 inférieur au taux de Londres... mais, ici, il convient d'ajouter que les frets ainsi comparés représentent pour la plupart des taux « de guerre » appliqués pendant la période aiguë de la lutte engagée à cette époque, entre les lignes anglaises et étrangères.

29. — Le grand argument invoqué pour justifier les Conférences en matière de transports maritimes, consiste à dire que leur objet est d'assurer des taux de fret uniformes et qu'aussi longtemps que ces taux uniformes sont pratiqués, les commerçants intéressés aiment cette uniformité, pourvu que les taux ne soient pas assez élevés pour nuire au commerce et faire le jeu des commerçants étrangers. Les armateurs ont, tout autant que les Trades unions, le droit de s'entendre et de former des combinaisons pour obtenir une rémunération raisonnable. Il n'est pas déraisonnable de prétendre que des lignes, constituées de façon à procurer au commerce pendant l'année entière des services continus et réguliers et efficaces qui répondent à un besoin permanent et essentiel de marchands intéressés, ont, quand les circonstances sont favorables, le droit de se protéger contre la concurrence et par la seule raison que, lorsque les circonstances sont défavorables, on leur impose l'obligation de maintenir leur exploitation, même si, comme cela leur arrive quelquefois, elles se trouvent exploiter à perte. Sir Thomas Sutherland déclare que la nécessité des Conférences a été démontrée par ce droit de légitime défense que possèdent les lignes régulières, par les dangers que présentent pour le commerce lui-même la fluctuation des frets et les luttes de ligne régulière à ligne régulière ; elle se justifie enfin, par les avantages qu'il retire d'un régime qui repose sur des taux de fret égaux pour tout le monde, et sur la fixité des dates de départ. En

présence, toutefois, des faits mentionnés dans le précédent paragraphe, votre Comité estime que toutes les fois qu'une subvention commerciale sera accordée, le gouvernement devra se réserver, par une clause expresse, le droit de contrôler le fret maximum que pourront pratiquer les navires appelés à recueillir le bénéfice de cette subvention; il estime, de plus, que les effets du régime des Conférences sur la marine marchande subventionnée devront être l'objet d'une étude attentive de la part du gouvernement de Sa Majesté.

. . . . . .

Effets des subventions étrangères sur le commerce britannique.

31. —Votre Comité a été chargé d'enquérir sur les effets produits par les subventions étrangères allouées aux vapeurs et aux voiliers et le contre-coup de ces subventions sur le commerce britannique. Ici se présentent de nombreuses difficultés, car il est impossible de prouver par des témoignages précis quelle est, dans ces effets, la part à faire aux subventions étrangères elles-mêmes, et quelle part aux causes accessoires telles que les règlements du Board of Trade, l'application des actes du Parlement relatifs aux tarifs et à la police des phares ou aux marques commerciales. L'étude de quelques-unes de ces causes peut suggérer l'idée qu'elles peuvent contribuer à l'effet final qu'on constate ; mais ce qui ressort certainement des dépositions recueillies par le Comité, c'est que les subventions étrangères exercent une influence incontestable sur le commerce de ce royaume.

32. — En premier lieu, il convient d'exposer quelques faits qui se sont produits au cours des dix ou douze dernières années, faits qui touchent le commerce britannique et la marine marchande en général, et il faut se rappeler que la marine marchande anglaise est le baromètre du commerce anglais. Le Board of Trade a la ferme conviction, il l'affirme avec la plus grande confiance, que la position de la marine marchande anglaise reste florissante ; que cette marine continue à faire grande figure dans le plus grand nombre des ports du monde, comparée aux marines marchandes étrangères ; mais il ne nie pas que le tonnage étranger n'augmente plus rapidement en proportion parce qu'il part d'un chiffre initial moindre. On passe plus aisément de 1 à 2 que de 100 à 200. De 1890 à 1902 le tonnage commercial brut du monde a passé de 13 millions à 26 millions, mais alors que pendant cette période la part proportionnelle du pavillon anglais est

tombée de 63,4 à 52,8 pour cent, le tonnage à vapeur anglais s'est accru notablement en passant de 8 1/4 à 13 1/2 millions. Le pourcentage allemand s'est élevé de 7,2 à 10,2 ; mais l'augmentation totale réelle est représentée par les chiffres de 928.000 tonnes à 2.600.000. Ainsi, bien que notre proportion soit en baisse, et celle de l'Allemagne en hausse, on remarquera que la masse de notre tonnage à vapeur s'est accrue de 5.400.000 tonnes, alors que celle du tonnage à vapeur allemand n'a augmenté que 1.700.000. En d'autres termes, nous avons ajouté à notre flotte marchande à vapeur un peu plus de trois tonnes contre une tonne ajoutée à la flotte allemande. Il faut aussi remarquer que, si en 1901-02 la Grande-Bretagne avait 26 steamers de plus de 10.000 tonnes et l'Allemagne 24, les chiffres qui viennent d'être publiés pour 1902-03 en donnent 35 à la Grande-Bretagne et 25 seulement à l'Allemagne. En 1901-02 la Grande-Bretagne avait 78 navires d'un tonnage variant entre 7.000 et 10.000 tonnes et l'Allemagne 20. Actuellement l'Angleterre en a 95 et l'Allemagne 19. D'un autre côté, il est très difficile de dire jusqu'à quel point ces chiffres sont faussés par suite du fait qu'un certain nombre de navires appartenant à des propriétaires étrangers, tels que les steamers réguliers de la ligne *White Star*, battent le pavillon anglais, car ces chiffres sont ceux de navires naviguant sous pavillon anglais, sans qu'aucune distinction soit faite qui puisse indiquer la nationalité de leur propriétaire. Un tableau très instructif de l'industrie des transports maritimes du Royaume-Uni pendant les années 1891-1900, relevé basé sur le « Parliamentary Return » de la marine marchande de 1900, a été fourni à votre Comité par l'Association des armateurs de Liverpool. Il en ressort que, pendant ces dix ans, le niveau du courant des transports entre la Grande-Bretagne et ses colonies ou dépendances, n'a, pour ainsi dire, pas varié en qui concerne le chiffre du tonnage employé, et que, de plus, la proportion de ce tonnage appartenant au pavillon anglais est restée presque constante, soit 91 1/4 °/₀ pour l'Angleterre contre 8 3/4 °/₀ pour l'étranger. Mais le mouvement des transports entre l'Angleterre et les pays étrangers a, par contre, considérablement augmenté pendant ces mêmes dix années, pour ce qui est du tonnage total employé. Sur ce tonnage, la moyenne des dix années donne 68 °/₀ de tonnage anglais contre 32 °/₀ de tonnage étranger et si l'on fait le calcul du pourcentage de de la marine marchande, on trouve qu'il a rapidement diminué et que le pourcentage de la marine marchande étrangère a, au contraire, rapidement augmenté depuis 1894. Le tonnage *total* du com-

merce maritime entre la Grande-Bretagne et les pays étrangers en 1900 a augmenté de 33 °/₀ par rapport à ce qu'il était en 1891, et, sur cette augmentation, les navires anglais n'ont gagné que 37 °/₀ contre 63 °/₀ gagnés par les navires étrangers. Il ne serait pas exact de dire que les chiffres relatifs à un port sont nécessairement un échantillon de la plupart des autres ; mais les chiffres du port de Bombay, fournis par Sir Alfred Bateman, du Board of Trade, peuvent intéresser comme points de comparaison, pour donner une idée du mouvement du commerce maritime anglais et étranger, tel que peut l'exprimer le tonnage respectif des navires. Or, à Bombay, le tonnage total à l'entrée et à la sortie, en 1901, était de 2.149.000 tonnes dont 1.732.000 tonnes de tonnage anglais et 417.000 de tonnage étranger. En 1900, le tonnage total a été de 2.275.000 tonnes, dont 1.625.000 de tonnage anglais et 650.000 tonnes de tonnage étranger. Cela donne pour les dix années une diminution de 107.000 tonnes sur le tonnage anglais et une augmentation de 233.000 tonnes sur le tonnage étranger.

33. — Un excellent critérium de la distribution du tonnage universel entre les diverses nationalités est fourni par le trafic qui passe par le canal de Suez. Depuis 1890, les seuls pays dont les pourcentages ont accusé des variations de quelque importance sont la Grande-Bretagne et l'Allemagne et, *grosso modo*, on peut dire que la Grande-Bretagne a perdu ce que l'Allemagne surtout a gagné. Voici quelques chiffres empruntés aux relevés dressés par les soins de la Compagnie du canal de Suez.

	1890 Pourcentage		1895 Pourcentage		1900 Pourcentage	
	des navires	du tonnage brut	des navires	du tonnage brut	des navires	du tonnage brut
Grande-Bretagne.	74,4	76,3	67,5	70,8	56,1	57,1
Allemagne . . .	8,1	7,5	9,1	8,3	13,8	16,2
France	4,9	5,7	8,1	8,5	7,6	7,6

Tout en estimant que la conclusion générale à tirer, comme vue d'ensemble des derniers paragraphes, est que la marine marchande anglaise fait encore bonne figure, bien que la marine marchande étrangère progresse proportionnellement d'un pas plus rapide, parce que son point de départ initial est plus bas, votre Comité désire ajouter un mot à titre d'avertissement ou de commentaire. Nous étions les premiers sur la mer et nous possédions la plus belle ma-

rine commerciale du monde ; nous nous trouvons maintenant en présence d'une concurrence plus ardente que nous n'en avons jamais rencontrée, et nos efforts doivent, par conséquent, être proportionnellement plus grands, si nous voulons maintenir notre suprématie. Sir Alfred Swettenham donne un exemple qui dépeint bien la situation que nous avons à regarder en face. « La région de Singapore s'est largement développée pendant les vingt dernières années, et le trafic a énormément grossi dans toutes les directions » ; mais, passant en revue les statistiques, il constate ensuite que : « ayant été les premiers sur le champ de bataille, en possession de nombreuses agences de toute sorte, disposant d'un tonnage considérable et luttant pour tout le reste à armes égales, nous aurions dû certainement nous développer aussi vite que les autres, sinon plus vite ; par la simple raison qu'étant sur les lieux et ayant sous la main un outillage capable de fonctionner comme une horloge, il devait nous être plus facile d'accroître notre commerce que ne pouvaient le faire les autres, qui n'étaient pas sur les lieux. Nous voyons au contraire que les étrangers, ou du moins certains étrangers (il ne dit pas tous les étrangers), notamment les Allemands et les Japonais, ont accru leur commerce beaucoup plus rapidement et plus efficacement que nous n'avons accru le nôtre. » Singapore et les établissements des détroits sont, on le sait, l'une de nos colonies les plus importantes ; les communications et le commerce de l'empire avec cette colonie ont une importance correspondante. Sir Alexander ajoute que « les nations chez lesquelles cette large expansion du commerce s'est manifestée sont aussi celles qui ont eu le bénéfice de la plus forte accession de subventions, et leur part dans le développement général du commerce est beaucoup plus grande que la nôtre ». Si cet accroissement n'était pas dû principalement à l'accroissement des subventions, il faudrait, dit-il, l'attribuer « à la stupidité générale des Anglais et à l'habileté générale des Allemands ».

35. — Il convient ici de préciser sous quels rapports les subventions étrangères semblent avoir affecté le commerce anglais. Leurs principaux effets sont au nombre de trois. La première question qui se pose est celle de savoir jusqu'à quel point les ordres ont été donnés par nos marchands des colonies ou d'ailleurs aux manufacturiers étrangers de préférence aux manufacturiers anglais par suite des taux moindres de fret et des facilités diverses de la régularité plus grande que leur offraient les steamers étrangers en charge dans les ports du continent. Ces préférences peuvent avoir eu, en partie,

pour cause indirecte la subvention étrangère. La seconde question à examiner est celle de savoir jusqu'à quel point le commerce anglais est affecté par le transfert de navires marchands ordinaires du pavillon anglais au pavillon étranger. Ces mutations de propriété peuvent avoir, en partie, pour cause déterminante l'appât des subventions étrangères, et, en partie, d'autres mobiles auxquels il sera fait allusion ci-après. Le troisième effet des subventions étrangères sur le commerce anglais a été d'en détourner une partie au profit des voiliers. Cette dernière considération vise spécialement les subventions allouées aux voiliers français.

36. — Il ressort donc d'abord de plusieurs dépositions que des commandes ont été faites à des manufacturiers étrangers de préférence à des manufacturiers anglais, à cause des taux de fret moindres pratiqués par les navires étrangers et des facilités de la régularité plus grandes offertes par les étrangers dans les ports du continent. Le Gouvernement du Natal, notamment, a appelé sur ce sujet l'attention du Comité. Sir William Ward, consul général anglais à Hambourg, qui, évidemment, est profondément versé dans les questions qui touchent au commerce de l'Allemagne dans tous ses rapports internationaux, déclare qu'il lui a été dit que les marchands anglais faisant le commerce avec le Levant et l'Est Africain trouvent souvent avantage de confier les commandes de leurs clients du Levant et de l'Est Africain à des manufacturiers allemands ; ces commandes seraient exécutées dans le Royaume-Uni, s'il n'était pas impossible au manufacturier anglais de soutenir la concurrence avec les bas prix que l'industriel allemand peut offrir, grâce aux taux de fret très réduits appliqués en Allemagne pour ces destinations. M. Elijah Helm, parlant au nom de la Chambre de commerce de Manchester, déclare que les taux de fret de Gênes aux ports de La Plata (République Argentine et Montevideo) sont tellement inférieurs à ceux appliqués au départ de Liverpool que la différence est parfois suffisante pour décider les marchands de Manchester à acheter sur le continent et spécialement en Italie et en Suisse, plutôt que dans ce pays, les marchandises destinées à être chargées à destination des ports de la Plata. C'est ainsi qu'en juin 1901 le taux des cotonnades de Gênes à Buenos-Ayres était de 17 sh. 10 d. par 40 pieds cubes, alors que de Liverpool à Buenos-Ayres il était de 40 sh. par 40 pieds cubes. Sur la base de ces frets, une expédition de cotonnades suisses, cotonnades teintes (*Swiss dyed cotton goods*), fut facturée au prix de £ 195. Le fret de ces cotonnades au départ de Gênes se chiffrait par

£ 3.12, alors qu'au départ de Liverpool il aurait été de £ 8.2 sh., soit 124, 38 °/₀ de plus. Le témoin déclare que les marchands anglais qui disposaient de commandes et qui ont chargé ces marchandises lui ont assuré que cet écart était suffisant pour faire pencher la balance en faveur du manufacturier suisse. A la même date, le fret des cotonnades de New-York à Shanghaï par le canal de Suez, distance 13.717 milles, était de 27 sh. 6 d. par tonne de 40 pieds cubes. Le fret de Liverpool à Shanghaï, distance 10.669 milles, était, à ce même moment, de 50 sh. pour des cotonnades en balles légèrement pressées.

La différence en faveur du taux de fret américain équivaut à 4 d. sur une pièce de toile coûtant 8 sh. 10 1/2 d., ce qui représente 3,7 °/₀ de la valeur totale de la toile. Cet exemple donne la mesure de l'avantage que le plus bas prix du fret, à lui seul, donne au manufacturier américain, quand sa marchandise est offerte sur les marchés chinois et qu'elle est comparée à celle de son concurrent anglais. Le taux de fret de New-York parait avoir été, il est vrai, un taux de fret « de combat » (a fighting rate) pratiqué grâce à l'appui de la subvention allemande sur le parcours Hambourg-Shanghaï, mais, quoi qu'il en soit, il n'est pas surprenant que dans ces conditions, les arrivages anglais de toiles de coton pour drsps (cotton sheetings) n'aient représenté que 6.1 et que les arrivages américains se soient accrus de 197.7 pour cent, pendant la période comprise entre 1893 et 1899; les pourcentages des « cotton drills » (variété de cotonnade) se présentent à peu près dans les mêmes proportions. M. Albert Spicer, représentant de la Chambre de commerce de Londres, qui, en sa qualité de marchand de papiers en gros, a des affaires avec des dépôts disséminés dans les différentes parties de l'Empire, donne un autre exemple. En plusieurs occasions, sa maison, ayant eu à renouveler les approvisionnements de papiers de ses succursales australiennes, s'est posé la question de savoir où elle aurait avantage à acheter ces papiers. Les taux de fret appliqués au papier entre New-York et Melbourne, de 1899 à 1901, ont varié de 17.6 à 20 sh. ou 25 sh. la tonne, alors qu'à Londres, le fret pour Melbourne et Sydney, pendant la même période, était couramment coté à 42 sh. 6 d. par tonne de 40 pieds cubes. « Nous aurions satisfait à ces besoins et placé ces commandes en Angleterre, dit M. Spicer, car le coût initial de ces sortes de papier était presque le même en Angleterre qu'aux Etats-Unis, et même, en certains cas, il existait une petite différence en faveur des manufactures métropolitaines ; mais l'écart entre les frets était si grand que nous nous

sommes vus contraints de placer ces ordres aux Etats-Unis, parce que naturellement nous avions aussi à compter en Australie avec l'Amérique ». Ce sont donc, finalement, les manufacturiers anglais qui ont perdu et les manufacturiers américains qui ont gagné par suite de ce fait que les frets au départ de la Grande-Bretagne sont plus élevés que ceux appliqués au départ de New-York. L'exemple du ciment a aussi sa portée. Le ciment est l'objet de demandes très actives pour la Chine. Le ciment anglais est vivement concurrencé par le ciment belge de première qualité naturelle, chargé sur steamers allemands, et cela uniquement parce que les frets allemands sont inférieurs aux frets anglais. De même pour l'Est Africain, des commandes de ciment sont allés aux manufacturiers belges au lieu d'être adressées aux manufacturiers anglais ; mais là, en dehors de la différence des frets, l'absence de moyens de communication directe par vapeurs anglais créait une difficulté de plus. Le prix coté pour les marchandises allemandes transportées sous le régime de la condition « livrable franco bord » est également, dans beaucoup de cas, inférieur à celui des marchandises anglaises. Cette remarque s'applique aux étoffes de laine (Bradfort) et au fer belge. Sir Alfred Hickman, parlant au nom de la Chambre de commerce de Wolverhampton, affirme que des ordres émanant de nos colonies ont été passés à des manufacturiers étrangers, de préférence à des manufacturiers anglais par suite des taux de fret moins élevés pratiqués dans les ports du continent. Il ajoute que, comme conséquence, le marché a une tendance marquée à se déplacer et à passer sur le continent. D'autres témoins ont déposé dans le même sens. D'après certains témoignages, au contraire, il semblerait que le commerce n'a pas fait de pertes sérieuses et que les taux de fret réduits ont été presque toujours des « taux de guerre », adoptés pendant la période des grandes luttes de fret. Enfin, la Chambre de commerce de Glasgow, dans une déposition très étudiée, a exprimé l'opinion que tout bien pesé, « il est certain que les primes et les subventions payées par les gouvernements étrangers ont permis à certaines lignes de steamers de s'établir, alors qu'en l'absence de subventions, elles n'auraient pas pu le faire. Là surtout, où les subventions ont eu pour base le nombre de milles parcourus, elles ont facilité une plus grande fréquence dans le service et des tarifs de fret plus bas; la conséquence a été que des commandes qui, autrement, auraient été placées et exécutées dans ce pays, l'ont été au dehors ». Votre Comité partage cette opinion.

37. — En second lieu, il s'agit d'examiner jusqu'à quel point le commerce anglais a été affecté par le transfert à des étrangers de la propriété des navires marchands ordinaires. Il y a quelques années, la vieille ligne Inman a été vendue et revendue à des américains. En 1889, la *East India Steamship Company Limited*, consistant en deux navires d'un tonnage total de 13.559 tonnes était vendue à une maison allemande. Au commencement de 1900, la *Scottish Oriental Line*, représentant un tonnage de 57.600 tonnes était vendue au *North German Lloyd*. En 1901, la *British Atlas Line* compagnie propriétaire de sept navires d'un tonnage total de 18.000 tonnes, qui opérait entre New-York et les Indes Occidentales, passait aux mains de la ligne Hambourgeoise-Américaine. La ligne Holt de Singapore était vendue en 1901 au *North German Lloyd*. La ligne Leyland entre Liverpool et Boston, ligne comprenant quarante-quatre navires d'un tonnage brut de 277.379 tonnes, vient de devenir propriété américaine, ainsi que le constate officiellement un rapport du Commissaire américain de la navigation. Cette ligne navigue encore sous pavillon anglais ; l'intérêt américain est représenté par M. J. Pierpont Morgan. L'*Atlantic Transport Line*, dix-sept navires représentant un tonnage de 124.000 tonnes, vient également d'être vendue ; elle est aujourd'hui propriété américaine ; l'intéressé américain, d'après la mention officielle du Registre, est M. B. N. Baker, qui, le Comité a de bonnes raisons de le croire, fait partie du même groupe d'hommes d'affaires et de la même combinaison que M. Morgan. Et sept ou huit lignes anglaises de moindre importance dont Sir Robert Giffen a fourni au Comité l'énumération détaillée, ont partagé le même sort. Le tonnage des voiliers transférés depuis dix ans du pavillon anglais à divers pavillons étrangers, s'est également accru d'une façon gigantesque. Les raisons qui déterminent ces ventes sont probablement diverses et tiennent à des considérations d'un caractère mêlé. Les unes sont consenties en vue du bénéfice que procurera la subvention étrangère ; les autres en vue de certains avantages commerciaux particuliers ; les autres pour s'affranchir des servitudes imposées par certains règlements commerciaux, d'autres enfin ont pour cause un prix exceptionnel, réel ou apparent, car les navires peuvent être vieux. M. Pirrie, qui a des relations étroites avec M. J. P. Morgan, affirme que beaucoup de ces transactions sont commandées, au fond, par les exigences du commerce anglais, et qu'elles profitent finalement à l'Angleterre ; mais une opinion tout opposée est soutenue

par M. Hill, le représentant de l'Association des armateurs des vapeurs de Liverpool. On a suggéré que la ligne *Scottish Oriental* a été vendue au *North German Lloyd* parce que la subvention du *North German Lloyd* n'avait été, en 1898, augmentée de 75.000 £ qu'à la condition qu'une ligne secondaire viendrait alimenter et vivifier la ligne principale ainsi que le veut une saine politique. Dans certains cas, les propriétaires anglais conservent un intérêt financier important dans le ou les navires vendus. Si la direction d'un chemin de fer américain important se combine avec la direction d'une ligne de navigation bien achalandée, le résultat peut être la formation d'une très grosse entreprise, armée d'une très grande influence, mais le nombre et la diversité des intérêts engagés, dans ce cas font que ces combinaisons ne sont pas toujours aussi puissantes qu'on pourrait le supposer. Il n'en reste pas moins certain que le passage des navires anglais sous le pavillon étranger, qu'il ait pour cause l'existence de subventions étrangères, ou qu'il se fasse par d'autres raisons, peut avoir des effets très sérieux. L'un de ces effets est celui-ci : les acheteurs, avec leur gouvernement derrière eux, peuvent aider au développement de nouvelles branches de commerce dans lesquelles l'armateur anglais qui est privé de cette assistance ne peut s'engager. Une autre conséquence est la substitution d'officiers et d'équipages étrangers aux officiers et aux équipages anglais.

. . . . . .

Les navigations réservées.

Comme cause accessoire affectant, avec les subsides étrangers, le commerce anglais, vient ensuite le privilège de la navigation côtière que les navigations étrangères réservent aux navires de leur propre nationalité. Bien que la navigation côtière soit absolument ouverte aux navires de toutes les nations, beaucoup d'entre elles réservent le commerce entre leurs propres ports à leur propres navires. Une liste des pays étrangers où il en est ainsi avec une mention particulière des conditions dans lesquelles le commerce côtier est ouvert ou non aux navires anglais figure à l'appendice 3 (1902) ; cette liste a été préparée par les soins du *Foreign Office*, et il n'est pas hors de propos de remarquer que le nombre des pays qui appliquent ces restrictions est en progrès, de façon que le champ d'action ouvert à l'expansion commerciale et maritime de l'Angleterre à travers le monde

semble être en train de se circonscrire, lentement, mais sûrement. Les Etats-Unis étendent cette doctrine jusqu'au point de déclarer qu'un voyage de New-York à San-Francisco par le cap Horn ou de San-Francisco à Honolulu est « un voyage côtier » (a coasting voyage) et comme tel, ils le réservent exclusivement au pavillon des Etats-Unis. De même la France ne permet qu'aux seuls navires français d'exploiter le commerce entre les ports français et l'Algérie ; et la Russie, qui réserve aussi son commerce côtier à son propre pavillon, comprend dans ce domaine réservé la navigation entre les ports russes de la Baltique et ceux de la mer Noire ; elle en fait autant pour la navigation entre tous les ports russes quelconques et Vladivostock, port situé à la pointe orientale extrême de la Sibérie. De pareilles restrictions ont porté une grave atteinte au commerce anglais ; l'idée se présente naturellement à l'esprit des conséquences qu'aurait une mesure réservant aux seuls navires anglais et à tous les navires anglais la « navigation impériale côtière » d'une côte à l'autre de l'Empire. Plusieurs témoins s'en sont faits les avocats, et l'un dans les termes les plus énergiques. C'était un résident australien. Quelques-unes des opinions exposées dans ce sens devant le Comité faisaient des réserves en faveur des pays dont la législation laisserait le commerce côtier accessible à la marine marchande anglaise : une exception serait faite pour ceux-là dans les ports de l'empire britannique. Deux ou trois témoins se sont déclarés dans l'impossibilité de formuler une opinion précise et ont semblé considérer comme suspecte la condition de réciprocité. Un autre a condamné comme contraire aux principes supérieurs de la politique, le privilège du commerce côtier réservé au pavillon national. Sir Robert Ropner, interrogeant Sir Robert Giffen, a, de plus, déclaré que comme le tonnage des navires anglais fréquentant les ports anglais représente 91 °/₀ et le tonnage des navires étrangers 9 °/₀ du tonnage total, certains armateurs pensent que ce que les navires anglais gagneraient en écartant ces 9 °/₀ ne compensait pas le risque de représailles probables de la part des pays étrangers. A cela, Sir Robert Giffen a répondu que 9 ou 10 °/₀ de plus n'était pas un avantage négligeable, qu'il ne redoutait pas les représailles et que comme les étrangers avaient été les premiers à faire de leur navigation côtière une navigation réservée, ils n'avaient pas le droit de se plaindre. La déposition de Sir Robert Giffen sur le privilège de la navigation côtière à accorder sur toutes les côtes de l'Empire aux navires anglais est digne de la plus grande attention. Il suggère ou que les navires étrangers et spécia-

lement les navires étrangers subventionnés, soient absolument exclus du commerce côtier, dans le sens le plus étendu du mot, sur toutes les côtes de l'empire Britannique, c'est-à-dire du commerce entre le Royaume-Uni et l'Australie ou entre le Royaume-Uni et l'Inde, ou encore entre l'Australie et l'Inde et ainsi partout, ou bien que les navires étrangers ne soient admis à participer à ce commerce qu'à la condition de se soumettre aux mêmes règles que les navires anglais, tant en ce qui touche la construction et l'armement que l'inspection desdits navires, à la condition aussi d'acquitter pour participer à ce commerce côtier, une taxe au moins égale et peut-être supérieure à toute subvention (il entend sans doute par là les subventions commerciales aussi bien que celles allouées à la navigation ou à la construction) qu'ils reçoivent. Enfin, il ajoute que cette seconde suggestion n'empêcherait pas les navires étrangers de venir des ports du dehors dans nos ports, ou de se rendre de nos rivages dans les ports étrangers, ce qui est le seul privilège octroyé à nos navires dans les eaux de leur pays, par la plupart des nations étrangères ; elle priverait seulement les navires étrangers de la faculté de faire le commerce côtier ou le commerce de province à province dans les limites de l'empire britannique lui-même, ou ne leur laisserait cette faculté qu'à des conditions appropriées au but à atteindre. Cette suggestion nécessiterait d'ailleurs, l'assentiment et la coopération de nos colonies autonomes, lesquelles, il y a tout lieu de le croire, les donneraient volontiers, car si l'on demande aux navires étrangers opérant entre deux ports de l'empire britannique, entre Londres et Sydney, par exemple, de payer une taxe ou de prendre une licence dont le prix sera, autant que possible égal aux différentes subventions dont ils ont le bénéfice, à plus forte raison la licence doit-elle être exigée pour assurer, aux deux extrémités de la ligne, une inspection de nature à empêcher tout subterfuge. Votre Comité insiste très spécialement sur cette considération que, comme la ligne côtière de l'empire britannique est la plus étendue qui soit au monde, la Grande-Bretagne n'a pas sérieusement à redouter des représailles tellement dommageables, même si la plupart des autres pays recouraient au procédé qui est actuellement suggéré pour la Grande-Bretagne. Des témoignages nombreux ont été apportés à l'appui de l'assertion que les subventions étrangères causent un préjudice considérable au commerce britannique. La Chambre de commerce de Glasgow, par exemple, après avoir plaidé en faveur du privilège de la navigation côtière réservée au seul pavillon national, dit « qu'elle a toujours été favorable au

libre-échange et qu'elle persiste à envisager le libre-échange comme l'idéal à réaliser; mais que, toutefois, le moment semble venu d'examiner sérieusement si des mesures énergiques ne doivent pas être prises de temps en temps, pour faire échec aux manœuvres des autres nations commerciales du monde qui sont hostiles au libre-échange, et qui abusent des facilités que leur ménage la politique actuelle de l'empire britannique pour nuire à son commerce et développer leur propre politique protectionniste ». Les primes étrangères détruisent les moyens d'obtenir les meilleures marchandises, dans les marchés les plus favorables, à leur prix naturel; elles créent un prix fictif inférieur à celui-là; elles fomentent une concurrence déloyale. La Grande-Bretagne se trouve donc, au fond, en présence d'une attaque ayant pour objectif l'industrie la plus vitale du pays en temps de paix, attaque menée non par des concurrents ordinaires, mais par les gouvernements étrangers eux-mêmes qui n'y trouvent pas toujours, il est vrai, leur avantage. Votre Comité estime donc qu'une belle occasion se présente de faire une étude approfondie, dans le sens et avec les tempéraments indiqués plus haut, de la réserve de cette question du commerce côtier sur toutes les côtes de l'empire britannique; il recommande cette étude à toute l'attention du gouvernement de Sa Majesté, avec l'espoir qu'elle aboutira à réserver les navigations côtières anglaises et coloniales, et la navigation côtière d'une côte à l'autre des pays de l'Empire, aux navires britanniques et coloniaux et aux navires des seules nations étrangères qui ouvrent toutes grandes les portes de leur propre navigation côtière aux navires britanniques et coloniaux.....

. . . . . .

44. — Il reste à consigner ici, un certain nombre de remarques ayant un caractère général. La plupart des armateurs, généralement parlant, sont contraires aux subventions (à moins qu'elles ne soient allouées comme rémunération de services rendus, tels que le transport des malles, la construction de certains types de navires, qui répondent à certains besoins éventuels de l'Amirauté, ou à des considérations d'ordre politique). Sauf, dans ces cas, il serait bien difficile d'allouer des subventions à un certain groupe de navires, sans en allouer aux autres. Les propriétaires de cargo-boats, et notamment de ceux désignés sous le nom de *tramps*, protestent contre les subventions accordées aux steamers réguliers, parce que, sauf quand il s'agit de satisfaire à des nécessités nationales, la lutte, dans de pareilles conditions, ne serait pas égale. Un autre argument plus

décisif encore, est le coût véritablement prohibitif de tout système général de subventions. Comme remède, on a proposé des droits compensateurs ; mais, à part les défauts intrinsèques qu'on peut leur reprocher, en dehors également des représailles probables qu'ils provoqueraient, ils ne constitueraient qu'un pauvre remède aux subventions maritimes étrangères, parce qu'ils n'atteindraient pas ceux qui, recevant des subventions et nuisant par là au commerce anglais, ne font cependant pas escale dans les ports de l'Empire Britannique.

45. — L'idée maîtresse qui se fait jour dans un grand nombre de dépositions, est l'importance des communications que nous appellerons impériales, c'est-à-dire reliant les unes aux autres les diverses parties de l'Empire. La première raison qui justifie une subvention est la raison politique. L'Amirauté recommande qu'aucune subvention, aucun crédit quelconque, ne soient, à l'avenir, accordés par aucun département ministériel, sans entente préalable avec les autres départements intéressés à voir s'ils répondent bien aux exigences impériales ; elle insiste pour que rien ne soit négligé pour assurer le maintien de la prééminence des lignes britanniques. Enfin, l'Amirauté suggère qu'un comité peu nombreux, mais permanent, composé d'un représentant de l'Amirauté, d'un représentant du « Board of Trade », d'un fonctionnaire de l'Office Colonial et d'un quatrième membre, emprunté au Post Office, soit institué pour suivre le développement de la concurrence étrangère et délibérer, de temps à autre, sur les moyens propres à le combattre. Votre Comité estime que ce Comité permanent serait fortifié par l'adjonction des membres représentant la marine marchande et le commerce. L'un des motifs invoqués par la Commission Royale des Indes Orientales, à l'appui de la subvention accordée en janvier 1901 pour dix ans, à la ligne Elder Dempster à destination de la Jamaïque, était aussi bien d'améliorer les communications impériales que de préparer les voies à un commerce particulier et de l'encourager; l'un est souvent inséparable de l'autre. C'est ainsi que, l'année dernière, plusieurs déposants se sont montrés favorables à l'idée d'encourager, par une subvention, un commerce particulier qu'on pouvait considérer comme jouant le rôle d'un véritable pionnier sur un marché nouveau qui donnait des espérances; ils le faisaient probablement avec l'arrière-pensée de retirer la subvention quand ce commerce aurait pris racines dans la colonie, et il n'est pas un négociant qui ne sache que, beaucoup d'entreprises commerciales de ce genre dépendent des personnalités qui les ont introduites à l'origine et durent autant qu'elles, à la condition que leur

énergie ne se ralentisse pas. Dans toutes les affaires, il faut une mise dehors de fonds initiale, et les entreprises impériales ne font pas exception à cette règle.

46. — C'est ici qu'il est à propos de citer un exemple, tiré de ce qui s'est passé pour les possessions britanniques de l'Afrique Orientale. La ligne de l'Est Africain allemand y a fait son chemin et y a pris solidement pied, en dépit des difficultés de la période de labeur qu'elle a traversée pendant les premières années de son existence. Comme valeur, le trafic en marchandises purement allemandes a passé, sur cette ligne, de £ 300.900 en 1891, à £ 995,600 en 1898. A ces chiffres, il convient peut-être de comparer ceux que fournissent les tableaux du « Board of Trade », relatifs aux exportations anglaises à destination de Zanzibar et de Pemba, qui, en 1892, point de départ de la statistique, sont évaluées à £ 105.670 ; puis passent à £ 114.217 en 1898 pour retomber, en 1901, à £ 107.205. Cet exemple, et presque tous les autres qu'on pourrait citer, démontrent que l'argent allemand est dépensé de façon à se porter, avec tous les avantages qui en dérivent, là où la marine marchande allemande a une lutte à soutenir, lutte qui, sans l'aide de cet argent, semblerait offrir peu de chances de succès. La Grande-Bretagne, au contraire, malgré l'étendue et l'importance croissante de ses territoires et de ses protectorats Est-Africains, ne possède pas de lignes de communications rapides avec ces régions, bien que, depuis le mois de juin 1902, la Compagnie *British-India* ait fait un effort pour établir un service direct par cargo-boats. Jusque là, notre pays s'était contenté d'un service qui comportait le transbordement sur le paquebot postal à Aden, et, par suite, les pertes inséparables de ce système, avaries, retards, accidents causés par le mauvais temps, en rade d'Aden, vols par les natifs, sans parler des pertes résultant du transfert des commandes Est-Africaines enlevées aux manufacturiers anglais par leurs concurrents du continent. C'est par des navires étrangers que se fait encore aujourd'hui le meilleur service postal à destination de Zanzibar, centre anglais du gouvernement et de l'activité commerciale de ce grand entrepôt. A titre d'exception, il a même fallu quelquefois diriger sur ce point, au moyen de ce service, jusqu'à des documents confidentiels officiels et des soldats anglais. Il en est de même du service des malles à destination de l'Est Africain anglais et de l'Uganda, comme aussi de l'Afrique Centrale anglaise. A quoi bon avoir construit, à grand frais, le chemin de fer de l'Uganda, si c'est pour laisser aux nations étrangères les meilleurs moyens d'en tirer parti et de com-

muniquer avec les vastes régions qu'il traverse. On a manqué là une belle occasion de poser les bases d'un bon service à vapeur direct, quand on a eu à y porter le matériel du chemin de fer de l'Uganda. C'est ce qu'a démontré le colonel Denny. Les Messageries Maritimes ont commencé à desservir Zanzibar en 1888; la ligne allemande a été inaugurée en 1890, et les steamers de la Compagne *British India*, qui ne valent pas ceux des compagnies étrangères, ont maintenu leur service direct de 1889 à 1892; pendant ces trois ans, elle a perdu environ £ 44.000 par an, chiffre qui se trouve correspondre presque exactement avec celui de £ 45.000, montant de l'ancien subside payé, à ses débuts, à la Compagnie de l'Est Africain allemand. Ce subside a été augmenté en 1901 et porté à £ 67.500 par an; il s'applique à deux services directs distincts de quatre semaines en quatre semaines, desservant l'un, la côte orientale, l'autre la côte occidentale de l'Afrique, et se rencontrant à Durban ou tout autre port. La vitesse des paquebots allemands est de douze nœuds, celle des steamers de la *British India* qui touchent à Aden est de 9; la subvention que celle-ci reçoit pour son service postal est de £ 9.000.

Votre Comité est informé que la Compagnie du Lloyd autrichien vient de décider la création d'un service mensuel (et qui doit devenir plus fréquent s'il est suffisamment rémunérateur) à destination de l'est de l'Afrique; ce service sera confié à des steamers de 4.000 tonnes d'une vitesse de 12 à 13 nœuds; il aura pour principal objet l'exportation des marchandises autrichiennes. Les agents consulaires se rendant de l'est-africain se sont plaints à maintes reprises, dans leurs rapports, du préjudice que cause aux communautés anglaises de leur ressort, l'absence de communications impériales directes, absence qui est vivement ressentie. Des témoignages dans le même sens ont été apportés à votre Comité et Sir Spicer Walpole, répondant à M. Nussey, a déclaré que, si les intérêts de l'Empire exigaient une ligne postale directe dans la direction de Zanzibar, cette ligne devait être établie. Votre Comité n'hésite donc pas à exprimer l'opinion qu'il y a dans cet ensemble de faits et de témoignages une raison spéciale qui justifierait l'établissement d'une communication impériale britannique avec l'est-africain, par le canal de Suez, à l'aide de steamers ayant la vitesse et les installations que comportent les exigences modernes, étant entendu d'ailleurs que les subventions à accorder ne seraient accordées que pour donner satisfaction à des considérations fondées sur l'intérêt de l'Empire.

Conclusions

1. — Les primes à la navigation octroyées à grands frais par certains gouvernements étrangers ont développé la concurrence entre armateurs britanniques et armateurs étrangers pour les principales lignes du monde, et ont favorisé le passage, des ports britanniques aux ports continentaux, de certaines branches du commerce international et colonial. Cependant, en dépit de l'émulation provoquée par les primes à la navigation parmi les concurrents étrangers, l'armement et le commerce britanniques ont en général conservé leur position, et les armateurs britanniques se trouvent en bonne posture pour défendre le commerce maritime du pays.

2. — Les primes sont les facteurs secondaires du développement récent de la marine et du commerce de certains pays étrangers, tandis que les aptitudes commerciales et l'industrie en sont les facteurs principaux. Il en est notamment ainsi pour l'Allemagne, où l'entente entre les chemins de fer de l'Etat et les compagnies de navigation pour les expéditions directes, a eu de très heureuses conséquences. En d'autres pays, les primes n'ont pas donné de résultats appréciables.

3. — Les subsides accordés par certains gouvernements étrangers à des lignes ou des armements déterminés, tendent à mettre obstacle à la libre concurrence, et favorisent ainsi la création de fédérations et rings. Pour cette raison, aucun subside ne devrait être accordé sans que le gouvernement contrôlât les frets maximums et les combinaisons entre armateurs subsidiés et non subsidiés pour restreindre la concurrence.

4. — La compétition entre armateurs britanniques et étrangers, dans des conditions saines, sans octroi de primes ou intervention du gouvernement quant au taux du fret, est plus favorable aux intérêts de la nation et de l'Empire qu'un régime de protection ou d'intervention, qui laisserait l'activité de l'armateur moins en éveil et l'engagerait plutôt à se reposer sur l'aide du gouvernement.

5. — Un système de subvention général, autre que pour services rendus, est onéreux et inopérant.

6. — Il se présente peu de cas où, au point de vue des intérêts de l'Empire, les subsides soient nécessaires pour l'établissement de communications britanniques directes et rapides, mais actuellement, l'opportunité d'une subvention doit être envisagée avec faveur pour ce

qui regarde l'est de l'Afrique, où il n'existe pas de service britannique direct et où le commerce anglais souffre sérieusement de la concurrence des lignes étrangères subventionnées.

7. — Dans les cas de l'octroi de subsides, il est désirable d'observer les principes suivants :

a) Que tout effort soit fait en vue du maintien de la prédominance des lignes britanniques, et qu'il est à souhaiter de mettre de l'unité dans le contrôle en laissant les négociations finales aux mains d'un petit Comité permanent, constitué suivant ce qui est dit au § 45.

b) Qu'une vitesse adéquate soit mise comme condition à tout octroi de subside, afin d'assurer des communications accélérées entre les différentes régions de l'Empire, ou un ravitaillement rapide en cas de guerre, ou la satisfaction des besoins de l'Amirauté.

c) Que l'octroi du subside soit soumis à un engagement de ne pas vendre ou louer le bâtiment primé en tout ou en partie sans l'assentiment du gouvernement.

Il est désirable que la majorité des membres des conseils de direction des compagnies subsidiées soient sujets britanniques.

d) Qu'à bord des navires subventionnés, le capitaine, les officiers et une quotité des gens de l'équipage soient sujets britanniques.

8. — Que, afin de mettre les armateurs britanniques dans une position non inférieure à celle des concurrents étrangers :

a) Les règles du Board of Trade soient rigoureusement appliquées aux navires étrangers aussi bien qu'aux navires britanniques.

b) Les droits de phares soient abolis.

c) Des mesures soient prises pour amener le retrait des lois et règlements étrangers qui excluent l'armateur britannique de certains trafics, réservés, en qualité de « cabotage », au pavillon national, et qu'en cas de nécessité un règlement pour l'admission des bâtiments étrangers dans le trafic côtier et colonial de l'Empire soit élaboré, afin d'assurer au dehors des avantages réciproques aux armateurs britanniques.

TABLE DES MATIÈRES

TOME Ier

Les régimes. — Le champ d'évolution.

PREMIÈRE PARTIE. — LES RÉGIMES

CHAPITRE Ier. — **Les régimes nationaux** 1

Section I. — Régimes britanniques. 2

§ 1er. — Régimes protecteurs se rattachant à l'inégalité des pavillons 2

§ 2. — Assimilation des pavillons 6

§ 3. — Subsides directs 22

A. 1re Période. — Confusion des subventions 23

B. 2e Période. — Division des subventions 30

1° Subventions postales 31

2° Subventions militaires 33

3° Subvention coloniale spéciale 36

§ 4. — Considérations générales sur l'évolution des régimes britanniques. 37

Section II. — Régimes français 41

§ 1er. — Régimes protecteurs se rattachant à l'inégalité des pavillons 44

§ 2. — Assimilation des pavillons 55

§ 3. — Subsides directs 66

Article Ier. — Les primes 67

I. La genèse des primes 67

II. Loi du 29 janvier 1881 72

III. Loi du 30 janvier 1893 74

IV. Loi du 7 avril 1902 79

A. Travaux préliminaires. 79

B. Discussion parlementaire. 80

C. Système de la loi de 1902 89

D. Premiers résultats de la loi de 1902 94
V. Critique de la base commune des lois de 1881, 1893 et 1902. Examen d'autres systèmes 97
Article II. — Subventions 103
Section III. — Régimes de divers pays 122
§ 1. — Régimes autrichiens 123
§ 2. — Régimes italiens 126
§ 3. — Régimes allemands 143
§ 4. — Régimes russes 152
§ 5. — Régimes japonais 157
§ 6. — Régimes américains 162
Section IV. — Aperçu général sur les régimes nationaux et conclusions 170

CHAPITRE II. — **Les Régimes internationaux** 180
Section I. — Règles internationales de la paix 180
§ 1. — Principe de la liberté des mers et restrictions relatives aux eaux territoriales. 180
§ 2. — Ententes internationales 184
I. Ententes internationales générales 185
II. Ententes bilatérales 195
Section II. — Règles internationales de la guerre 198
§ 1. — Conséquences de l'état de guerre pour les navires de commerce appartenant à des belligérants. 198
I. La capture 198
II. L'éventualité de la destruction systématique . . . 212
§ 2. — Conséquences de l'état de guerre pour les navires de commerce des neutres 217
I. Systèmes antérieurs à la Déclaration de Paris . . . 217
II. Déclaration de Paris de 1856 221
III. Règles relatives aux entraves que laisse subsister la Déclaration de Paris 224
A. Entraves relatives à la contrebande de guerre . . 224
B. Blocus 226
C. Entraves résultant du droit de visite 227
D. Entraves résultant du droit d'angarie 231
§ 3. — Organes d'exécution 232
I. Bâtiments de guerre 233
II. Corsaires 234
III. Bâtiments mobilisés et incorporés à la flotte militaire. 239

DEUXIÈME PARTIE. — LE CHAMP D'ÉVOLUTION.

CHAPITRE Ier. — **Mers et côtes** 248
Section I. — Navigation hauturière 248
§ 1. — Les instruments et les méthodes 249
§ 2. — Le tracé des routes 261
Section II. — Navigation côtière 266
Section III. — Travaux et progrès divers 278
§ 1er. — Océanographie et sciences connexes 278
§ 2. — Applications maritimes des découvertes relatives aux moyens de correspondre 284
§ 3. — Organisation de la sécurité 295

CHAPITRE II. — **Les ports** 304
§ 1er. — Les ports au début du XIXe siècle 304
§ 2. — Les ports à la fin du XIXe siècle 312

CHAPITRE III. — **Les voies commerciales nouvelles** 324
§ 1er. — Canal de Suez 324
§ 2. — Voies secondaires 330
ANNEXES 333

TOME II

Le matériel. — Le personnel. — L'exploitation.

TROISIÈME PARTIE. — LE MATÉRIEL

CHAPITRE I. — **Changements relatifs aux matériaux** 2
Section I. — Les navires en bois 2
Section II. — Les navires métalliques 7

CHAPITRE II. — **Changements relatifs aux modes de propulsion.** 11
Section I. — La navigation à voiles 11
Section II. — La navigation à vapeur 16
§ 1er. — La navigation à vapeur et ses débuts 16
§ 2. — La navigation à vapeur et ses développements . . 30
Article Ier. — Les progrès relatifs à la machine marine . 31
A. Appareils évaporatoires 31
B. Appareils moteurs 35
C. Propulseurs 42

Article II. — Applications. Flottes commerciales à vapeur. 46
I. Flottes françaises 46
II. Flottes anglaises 60
III. Flottes allemandes 76
IV. Flottes américaines 85
Article III. — Résumé relatif aux transformations du matériel naval commercial à vapeur. 87

QUATRIÈME PARTIE. — LE PERSONNEL

CHAPITRE Ier. — **Le personnel ancien** 92
Section I. — Moyen âge 92
Section II. — XVIIe et XVIIIe siècles 95
§ 1er. — Les principaux rôles. Leur évolution 95
§ 2. — Groupements divers 99

CHAPITRE II. — **Le personnel moderne** 103
Section I. — Les armateurs 103
Section II. — Le personnel naviguant 108
§ 1er.— Composition. 108
A. Le capitaine. 108
B. Etat-major, marins et employés 112
§ 2. — Recrutement 117
§ 3. — Spécialités diverses relatives au personnel naviguant 126
A. Dispositions disciplinaires et pénales 126
B. Protections légales spéciales 126
C. Œuvres privées 129
Section III. — Les auxiliaires 130
§ 1er.—Pilotes. 130
§ 2. — Courtiers maritimes 133
§ 3. — Personnel employé au chargement et au déchargement 140

CINQUIÈME PARTIE. — L'EXPLOITATION

CHAPITRE Ier. — **Les charges** 145
Section I. — Charges ordinaires 146
§ 1. — Charges ordinaires relatives au matériel 146
Article Ier. — Entretien. 146
Article II. — Amortissement 148

A. La valeur à amortir ; le coût du matériel 148
B. Le calcul de l'amortissement 158
Article III. — Assurance 161
§ 2. — Charges ordinaires relatives au personnel. . . . 166
Article Ier. — Effectifs 166
Article II. — Salaires et nourriture. 170
Article III. — Contributions ou retenues imposées à l'armement en faveur du personnel naviguant. 175
§ 3. — Charges diverses : droits de navigation, de transit, de pilotage, de courtage, de remorquage, droits consulaires 184
§ 4. — Spécialité. Accroissement de dépense corrélatif à la vitesse dans la navigation à vapeur 190
Section II. — Charges éventuelles 193
§ 1er. — Charges éventuelles relatives au matériel . . . 194
Article Ier. — Charges corrélatives aux risques de guerre. 194
Article II. — Charges résultant de l'exercice éventuel des droits de l'Etat 218
A. Charges corrélatives à l'exercice par l'Etat de son droit de réquisition pour les besoins de l'armée de mer 218
B. Charges relatives aux transports postaux 224
C. Charges résultant des réquisitions pour rapatriement. 225
§ 2. — Charges éventuelles relatives au personnel . . . 227
§ 3. — Charges éventuelles corrélatives aux responsabilités attachées à la propriété du navire ou à celles dérivant des contrats de transport 234
A. Limitations légales 237
I. Systèmes continentaux 237
II. Système britannique 252
III. Fusion des systèmes en conflit 256
B. Limitations contractuelles 264
§ 4. — Charges éventuelles diverses 275

CHAPITRE II. — Les ressources 279
Section I. — Aliment et recettes ordinaires 279
§ 1er. — Aliment 279
§ 2. — Recettes ordinaires 295
A. Les frets 295
B. Les prix de passage 306

Section II. — Ressources éventuelles 310
§ 1er. — Le crédit 310
§ 2. — L'intervention de l'Etat 316

CHAPITRE III. — **Les résultats**. 320

CONCLUSION 337

ANNEXE. 344

UNIVERSITY

La Rochelle, Imprimerie Nouvelle Noël Texier.

A. PEDONE, Éditeur, 13, rue Soufflot, PARIS

CÉSAR VIVANTE

AVOCAT, PROFESSEUR DE DROIT COMMERCIAL A LA FACULTÉ DE BOLOGNE

TRAITÉ THÉORIQUE ET PRATIQUE

DES

ASSURANCES MARITIMES

Ouvrage couronné par l'Académie « DEI LINCEI » de Rome (Prix royal de 1897)

Traduit, annoté, complété et mis en rapport avec la législation et la jurisprudence françaises et belges

Par VICTOR YSEUX

Avocat à Anvers, Docteur en droit de la Faculté de Bologne.

1898. — Un vol. (XL-564 p.) — Prix : **10** fr.

COLLECTION DE CODES ÉTRANGERS

Traduits, annotés, contenant la concordance des codes entre eux.

CODE DE COMMERCE ESPAGNOL, promulgué le 22 août 1885, en vigueur le 1er janvier 1886, annoté avec introduction, 1891, in-8°. 8 fr.

CODE DE COMMERCE ITALIEN, promulgué le 31 octobre 1882, mis en vigueur le 1er janvier 1883, suivi des dispositions transitoires, annoté avec introduction, 1892, in-8° . . . . . 6 fr.

CODE DE COMMERCE CHILIEN, promulgué le 23 novembre 1865, mis en vigueur le 1er janvier 1867, annoté avec introduction, 1892, in-8°. 8 fr.

CODE DE COMMERCE ARGENTIN, promulgué le 9 octobre 1889, mis en vigueur le 1er mai 1890, annoté avec introduction, 1893, in-8°. 8 fr.

CODE DE COMMERCE MEXICAIN, promulgué le 15 septembre 1889, mis en vigueur le 1er janvier 1890, annoté avec introduction, 1894, in-8° . . . . . 8 fr.

CODE SUÉDOIS DE 1734 (civil, pénal, commercial) suivi des lois promulguées jusqu'à ce jour, des lois hypothécaires, de celles sur l'état civil, le change, la faillite, du Code maritime de 1891, etc., 1895, in-8°. 10 fr.

CODE MARITIME BRITANNIQUE. Loi anglaise sur la marine marchande, en vigueur depuis le 1er janvier 1895, annotée, avec introduction, 1896, in-8° . . . . . 8 fr.

CODE DE LA MARINE MARCHANDE ITALIEN, promulgué le 24 octobre 1877, modifié par décret royal du 3 avril 1881 et par la loi du 11 avril 1886. Annoté avec introduction, 1896, in-8°. . . . . 8 fr.

CODE DE COMMERCE RUSSE, traduit, annoté sur l'édition officielle de 1893, avec introduction, 1898, in-8°. . . . . 7 fr.

CODE DE COMMERCE ALLEMAND, (NOUVEAU CODE), promulgué le 10 mai 1897, annoté, 1901, in-8° . . . . . 8 fr.

LES AVARIES PARTICULIÈRES dans les assurances sur facultés. Fixation de l'indemnité. Etude de droit maritime, par HENRI AUBRUN, docteur en droit, 1903, in-8° 7.50

La Rochelle, Imprimerie Nouvelle Noël Texier et Fils.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
BERKELEY

THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE
STAMPED BELOW

Books not returned on time are subject to a fine of 50c per volume after the third day overdue, increasing to $1.00 per volume after the sixth day. Books not in demand may be renewed if application is made before expiration of loan period.

JUL 23 1920

6 DEC'63PY

REC'D LD
NOV 2 6'63 -2 PM

50m-7,'16

YC/25551